

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° I-3885

présenté par

M. Taupiac, M. Saint-Huile, Mme Froger et M. Panifous

-----

**ARTICLE 14**

I. – Substituer aux alinéas 18 à 20 les quatre alinéas suivants :

« a) Après le premier alinéa, sont insérés trois tableaux ainsi rédigés :

«

<b>BARÈME CO2, MÉTHODE DITE WLTP POUR LES ANNÉES A COMPTE DE 2026</b>
---

Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de carbone
Inférieures à 107	0	139	2049	
108	50	140	2205	
109	75	141	2370	
110	100	142	2544	
111	125	143	2726	
112	150	144	2918	
113	170	145	3119	
114	190	146	3331	
115	210	147	3552	
116	230	148	3784	
117	240	149	4026	
118	260	150	4279	
119	280	151	4543	
120	310	152	4818	Supér
121	330	153	5105	
122	360	154	5404	
123	400	155	5715	
124	450	156	6126	
125	540	157	6537	
126	650	158	7248	
127	740	159	7959	
128	818	160	8770	
129	898	161	9681	
130	983	162	10962	
131	1074	163	11803	
132	1172	164	13014	
133	1276	165	14325	
134	1386	166	15736	
135	1504	167	17247	
136	1629	168	18858	
137	1761	169	20569	
138	1901	170	22380	

**BARÈME CO<sub>2</sub>, MÉTHODE DITE WLTP  
POUR L'ANNÉE 2025**

Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émission carbone
Inférieures à 112	0	144	2049	
113	50	145	2205	
114	75	146	2370	
115	100	147	2544	
116	125	148	2726	
117	150	149	2918	
118	170	150	3119	
119	190	151	3331	
120	210	152	3552	
121	230	153	3784	
122	240	154	4026	
123	260	155	4279	
124	280	156	4543	
125	310	157	4818	Supé
126	330	158	5105	
127	360	159	5404	
128	400	160	5715	
129	450	161	6126	
130	540	162	6537	
131	650	163	7248	
132	740	164	7959	
133	818	165	8770	
134	898	166	9681	
135	983	167	10692	
136	1074	168	11803	
137	1172	168	13014	
138	1276	170	14325	
139	1386	171	15736	
140	1504	172	17247	
141	1629	173	18858	
142	1761	174	20569	
143	1901	175	22380	

**BARÈME CO<sub>2</sub>, MÉTHODE DITE WLTP  
POUR L'ANNÉE 2024**

Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émission carb
Inférieures à 117	0	149	2049	
118	50	150	2205	
119	75	151	2370	
120	100	152	2544	
121	125	153	2726	
122	150	154	2918	
123	170	155	3119	
124	190	156	3331	
125	210	157	3552	
126	230	158	3784	
127	240	159	4026	
128	260	160	4279	
129	280	161	4543	
130	310	162	4818	Sup
131	330	163	5105	
132	360	164	5404	
133	400	165	5715	
134	450	166	6126	
135	540	167	6537	
136	650	168	7248	
137	740	169	7959	
138	818	170	8770	
139	898	171	9681	
140	983	172	10692	
141	1074	173	11803	
142	1172	174	13014	
143	1276	175	14325	
144	1386	176	15736	
145	1504	177	17247	
146	1629	178	18858	
147	1761	179	20569	
148	1901	180	22380	

II. – À la première ligne du premier tableau de l’alinéa 27, substituer aux mots :

« l’année 2024 »

les mots :

« les années à compter de 2024 ».

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

En l'état du projet de loi de finances, il est prévu d'abaisser le seuil de déclenchement du malus automobile à 118 grammes de CO<sup>2</sup> émis par kilomètre dès 2024, d'une part, et de rehausser le tarif par gramme, d'autre part.

Contrairement à la dernière augmentation de malus CO<sup>2</sup>, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021, une trajectoire pluriannuelle avait été offerte, permettant à l'ensemble des acteurs une meilleure visibilité et ainsi de mieux calibrer leurs investissements respectifs.

La loi de finances pour 2021 a acté une augmentation exponentielle et sans précédent du malus CO<sup>2</sup> ainsi que la création d'un malus lié au poids en ordre de marche des véhicules : près de 45 % des véhicules du marché français (toutes marques confondues) sont soumis à un malus automobile en 2022 en tenant compte du malus CO<sup>2</sup> et du malus poids.

Les consommateurs comme les entreprises ont plus que jamais besoin de visibilité dans les dispositifs, à plus forte raison dans le contexte actuel de transition énergétique et écologique qui impose des investissements importants pour les acteurs de la filière.

Les chefs d'entreprises évoluent toujours dans un climat d'incertitude et d'attente. Dans un tel contexte, une augmentation irréaliste de la fiscalité aurait un effet délétère sur l'activité des entreprises. La dynamique de reprise et de soutien aux entreprises est plus que jamais nécessaire, en donnant notamment des perspectives aux consommateurs et aux entreprises pour stabiliser le marché.

Face à l'urgence écologique, le malus automobile est un instrument de la fiscalité environnementale incitative. Si l'abaissement du barème du malus automobile CO<sup>2</sup> est nécessaire pour maintenir le caractère incitatif du dispositif, il est nécessaire de lisser cet abaissement dans le temps afin de permettre aux usagers, entreprises et professionnels de s'adapter à ces nouvelles dispositions et donner davantage de visibilité à l'ensemble de la chaîne de valeur de la filière pour les trois prochaines années, à minima.

Cette progressivité de la baisse de seuil doit permettre de concilier exigences environnementales et acceptabilité fiscale.

Cet amendement de repli a donc pour objet de diminuer le seuil de déclenchement du malus CO<sup>2</sup> sur les véhicules, de 5 gCO<sup>2</sup>/km durant les trois prochaines années, passant ainsi de 123 gCO<sup>2</sup>/km actuellement à 108 gCO<sup>2</sup>/km en 2026.

Cet amendement est issu d'une proposition de Mobilians.