

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CD394

présenté par
M. Thiébaud, M. Alfandari et Mme Violland

ARTICLE 14

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

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

«

BARÈME CO2, MÉTHODE DITE WLTP POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2026					
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 dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 107	0	139	2049	171	24291
108	50	140	2205	172	26302
109	75	141	2370	173	28413
110	100	142	2544	174	30624
111	125	143	2726	175	32935
112	150	144	2918	176	35346
113	170	145	3119	177	37857
114	190	146	3331	178	40468
115	210	147	3552	179	43179
116	230	148	3784	180	45990
117	240	149	4026	181	48901
118	260	150	4279	182	51912
119	280	151	4543	183	55023
120	310	152	4818	Supérieures à 183	60 000
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	10692		
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 CO2, 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 €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 112	0	144	2049	176	24291
113	50	145	2205	177	26302
114	75	146	2370	178	28413
115	100	147	2544	179	30624
116	125	148	2726	180	32935
117	150	149	2918	181	35346
118	170	150	3119	182	37857
119	190	151	3331	183	40468
120	210	152	3552	184	43179
121	230	153	3784	185	45990
122	240	154	4026	186	48901
123	260	155	4279	187	51912
124	280	156	4543	188	55023
125	310	157	4818	Supérieures à 188	60 000
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	169	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 CO2, 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 €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)
Inférieures à 117	0	149	2049	181	24291
118	50	150	2205	182	26302
119	75	151	2370	183	28413
120	100	152	2544	184	30624
121	125	153	2726	185	32935
122	150	154	2918	186	35346
123	170	155	3119	187	37857
124	190	156	3331	188	40468
125	210	157	3552	189	43179
126	230	158	3784	190	45990
127	240	159	4026	191	48901
128	260	160	4279	192	51912
129	280	161	4543	193	55023
130	310	162	4818	Supérieures à 193	60 000
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 CO² 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 CO₂, 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 CO² 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 CO₂ 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’attentisme. 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 CO₂ 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 CO₂ sur les véhicules, de 5 gCO₂/km durant les trois prochaines années, passant ainsi de 123 gCO₂/km actuellement à 108 gCO₂/km en 2026.