

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CD413

présenté par
M. Thiébaut

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 113	0	144	1901	175	20569
114	50	145	2049	176	22380
115	75	146	2205	177	24291
116	100	147	2370	178	28413
117	125	148	2544	179	32935
118	150	149	2726	180	35 346
119	170	150	2918	181	37857
120	190	151	3119	182	40 468
121	210	152	3331	183	43179
122	230	153	3552	184	45 990
123	240	154	3784	185	48901
124	260	155	4026	186	55023
125	280	156	4279	Supérieures à 187	60 000
126	310	157	4543		
127	330	158	4818		
128	360	159	5105		
129	400	160	5404		
130	450	161	5715		
131	540	162	6126		
132	650	163	6537		
133	740	164	7248		
134	818	165	7959		
135	898	166	8770		
136	983	167	9681		
137	1074	168	10692		
138	1172	169	11803		
139	1276	170	13014		
140	1386	171	14325		
141	1504	172	15736		
142	1629	173	17247		
143	1761	174	18858		

«

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 116	0	147	1901	178	20569
117	50	148	2049	179	22380
118	75	149	2205	180	26302
119	100	150	2370	181	28413
120	125	151	2544	182	30624
121	150	152	2726	183	35346
122	170	153	2918	184	37857
123	190	154	3119	185	43 179
124	210	155	3331	186	45 990
125	230	156	3552	187	48901
126	240	157	3784	188	51 912
127	260	158	4026	189	55023
128	280	159	4279	Supérieures à 190	60 000
129	310	160	4543		
130	330	161	4818		
131	360	162	5105		
132	400	163	5404		
133	450	164	5715		
134	540	165	6126		
135	650	166	6537		
136	740	167	7248		
137	818	168	7959		
138	898	169	8770		
139	983	170	9681		
140	1074	171	10692		
141	1172	172	11803		
142	1276	173	13014		
143	1386	174	14325		
144	1504	175	15736		
145	1629	176	17247		
146	1761	177	18858		

«

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 119	0	150	1901	181	20569
120	50	151	2049	182	22380
121	75	152	2205	183	24291
122	100	153	2370	184	26302
123	125	154	2544	185	28413
124	150	155	2726	186	30624
125	170	156	2918	187	32935
126	190	157	3119	188	35346
127	210	158	3331	189	37857
128	230	159	3552	190	40468
129	240	160	3784	191	43179
130	260	161	4026	192	48901
131	280	162	4279	193	55023
132	310	163	4543	Supérieures à 193	60 000
133	330	164	4818		
134	360	165	5105		
135	400	166	5404		
136	450	167	5715		
137	540	168	6126		
138	650	169	6537		
139	740	170	7248		
140	818	171	7959		
141	898	172	8770		
142	983	173	9681		
143	1074	174	10692		
144	1172	175	11803		
145	1276	176	13014		
146	1386	177	14325		
147	1504	178	15736		
148	1629	179	17247		
149	1761	180	18858		

».

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, a 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 a donc pour objet de diminuer le seuil de déclenchement du malus CO₂ sur les véhicules, de 3 gCO₂/km durant les trois prochaines années, passant ainsi de 123 gCO₂/km actuellement à 114 gCO₂/km en 2026.