

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

AMENDEMENT

N ° I-CF2872

présenté par
M. Thiébaud

ARTICLE 14

I. Alinéas 18 à 20

Remplacer ces alinéas par des alinéas ainsi rédigés :

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

19. «

| BARÈME CO2, MÉTHODE DITE WLTP | | | | | |
|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|
| POUR LES ANNÉES A COMPTE 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 | | |

20. «

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 | | |

21. «

| 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. Alinéa 27

A la première ligne du premier tableau, les mots : « l'année 2024 » sont remplacés par les mots : « les années à compter de 2024 »

III. La perte de recettes pour l'État résultant du cinquième alinéa du I est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

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. 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 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.