

ASSEMBLÉE NATIONALE
19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

AMENDEMENT

N ° I-3101 (Rect)

présenté par
Mme Petex

ARTICLE 8

I. – Rédiger ainsi les trois tableaux de l’alinéa 3 :

«

**BARÈME CO2, MÉTHODE DITE WLTP, POUR LES ANNÉES À COMPTER DE
2027**

| Émissions de CO2 (g/km) | Tarif (€) | Émissions de CO2 (g/km) | Tarif (€) | Émissions de CO2 (g/km) | Tarif (€) |
|-------------------------|-----------|-------------------------|-----------|-------------------------|-----------|
| Inférieures à 103 | 0 | 130 | 1 504 | 158 | 11 803 |
| 103 | 50 | 131 | 1 629 | 159 | 13 014 |
| 104 | 75 | 132 | 1 761 | 160 | 14 325 |
| 105 | 100 | 133 | 1 901 | 161 | 15 736 |
| 106 | 125 | 134 | 2 049 | 162 | 17 247 |
| 107 | 150 | 135 | 2 205 | 163 | 18 858 |
| 108 | 170 | 136 | 2 370 | 164 | 20 569 |
| 109 | 190 | 137 | 2 544 | 165 | 22 380 |
| 110 | 210 | 138 | 2 726 | 166 | 24 291 |
| 111 | 230 | 139 | 2 918 | 167 | 26 302 |
| 112 | 240 | 140 | 3 119 | 168 | 28 413 |
| 113 | 260 | 141 | 3 331 | 169 | 30 624 |
| 114 | 280 | 142 | 3 552 | 170 | 32 935 |
| 115 | 310 | 143 | 3 784 | 171 | 35 346 |
| 116 | 330 | 144 | 4 026 | 172 | 37 857 |
| 117 | 360 | 145 | 4 279 | 173 | 40 468 |
| 118 | 400 | 146 | 4 543 | 174 | 43 179 |
| 119 | 450 | 147 | 4 818 | 175 | 45 990 |
| 120 | 540 | 148 | 5 105 | 176 | 48 901 |
| 121 | 650 | 149 | 5 404 | 177 | 51 912 |
| 122 | 740 | 150 | 5 715 | 178 | 55 023 |
| 123 | 818 | 151 | 6 126 | 179 | 58 134 |
| 124 | 898 | 152 | 6 637 | Supérieures à 179 | 60 000 |
| 125 | 983 | 153 | 7 248 | | |
| 126 | 1 074 | 154 | 7 959 | | |
| 127 | 1 172 | 155 | 8 770 | | |
| 128 | 1 276 | 156 | 9 681 | | |
| 129 | 1 386 | 157 | 10 692 | | |

«

| BARÈME CO2, MÉTHODE DITE WLTP, POUR L'ANNÉE 2026 | | | | | |
|---|-----------|------------------------|-----------|------------------------|-----------|
| Émissions de CO2(g/km) | Tarif (€) | Émissions de CO2(g/km) | Tarif (€) | Émissions de CO2(g/km) | Tarif (€) |
| Inférieures à 108 | 0 | 135 | 1 504 | 163 | 11 803 |
| 108 | 50 | 136 | 1 629 | 164 | 13 014 |
| 109 | 75 | 137 | 1 761 | 165 | 14 325 |
| 110 | 100 | 138 | 1 901 | 166 | 15 736 |
| 111 | 125 | 139 | 2 049 | 167 | 17 247 |
| 112 | 150 | 140 | 2 205 | 168 | 18 858 |
| 113 | 170 | 141 | 2 370 | 169 | 20 569 |
| 114 | 190 | 142 | 2 544 | 170 | 22 380 |
| 115 | 210 | 143 | 2 726 | 171 | 24 291 |
| 116 | 230 | 144 | 2 918 | 172 | 26 302 |
| 117 | 240 | 145 | 3 119 | 173 | 28 413 |
| 118 | 260 | 146 | 3 331 | 174 | 30 624 |
| 119 | 280 | 147 | 3 552 | 175 | 32 935 |
| 120 | 310 | 148 | 3 784 | 176 | 35 935 |
| 121 | 330 | 149 | 4 026 | 177 | 37 857 |
| 122 | 360 | 150 | 4 279 | 178 | 40 468 |
| 123 | 400 | 151 | 4 543 | 179 | 43 179 |
| 124 | 450 | 152 | 4 818 | 180 | 45 990 |
| 125 | 540 | 153 | 5 105 | 181 | 48 901 |
| 126 | 650 | 154 | 5 404 | 182 | 51 912 |
| 127 | 740 | 155 | 5 715 | 183 | 55 023 |
| 128 | 818 | 156 | 6 126 | 184 | 58 134 |
| 129 | 898 | 157 | 6 637 | Supérieures à 184 | 60 000 |
| 130 | 983 | 158 | 7 248 | | |
| 131 | 1 074 | 159 | 7 959 | | |
| 132 | 1 172 | 160 | 8 770 | | |
| 133 | 1 276 | 161 | 9 681 | | |
| 134 | 1 386 | 162 | 10 692 | | |

«

| BARÈME CO2, MÉTHODE DITE WLTP, POUR L'ANNÉE 2025 | | | | | |
|---|-----------|------------------------|-----------|------------------------|-----------|
| Émissions de CO2(g/km) | Tarif (€) | Émissions de CO2(g/km) | Tarif (€) | Émissions de CO2(g/km) | Tarif (€) |
| Inférieures à 113 | 0 | 147 | 2 544 | 182 | 37 857 |
| 113 | 50 | 148 | 2 726 | 183 | 40 468 |
| 114 | 75 | 149 | 2 918 | 184 | 43 179 |
| 115 | 100 | 150 | 3 119 | 185 | 45 990 |
| 116 | 125 | 151 | 3 331 | 186 | 48 901 |
| 117 | 150 | 152 | 3 552 | 187 | 51 912 |
| 118 | 170 | 153 | 3 784 | 188 | 55 023 |
| 119 | 190 | 154 | 4 026 | 189 | 58 134 |
| 120 | 210 | 155 | 4 279 | Supérieures à 189 | 60 000 |
| 121 | 230 | 156 | 4 543 | | |
| 122 | 240 | 157 | 4 818 | | |
| 123 | 260 | 158 | 5 105 | | |
| 124 | 280 | 159 | 5 404 | | |
| 125 | 310 | 160 | 5 715 | | |
| 126 | 330 | 161 | 6 126 | | |
| 127 | 360 | 162 | 6 637 | | |
| 128 | 400 | 163 | 7 248 | | |
| 129 | 450 | 164 | 7 959 | | |
| 130 | 540 | 165 | 8 770 | | |
| 131 | 650 | 166 | 9 681 | | |
| 132 | 740 | 167 | 10 692 | | |
| 133 | 818 | 168 | 11 803 | | |
| 134 | 898 | 169 | 13 014 | | |
| 135 | 983 | 170 | 14 325 | | |
| 136 | 1 074 | 171 | 15 736 | | |
| 137 | 1 172 | 172 | 17 247 | | |
| 138 | 1 276 | 173 | 18 858 | | |
| 139 | 1 386 | 174 | 20 569 | | |
| 140 | 1 504 | 175 | 22 380 | | |
| 141 | 1 629 | 176 | 24 291 | | |
| 142 | 1 761 | 177 | 26 302 | | |
| 143 | 1 901 | 178 | 28 413 | | |
| 144 | 2 049 | 179 | 30 624 | | |
| 145 | 2 205 | 180 | 32 935 | | |
| 146 | 2 370 | 181 | 35 346 | | |

».

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« III. – La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle à l’accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

En l’état, le projet de loi de finances prévoit d’abaisser le seuil de déclenchement du malus automobile à 113g de CO₂ émis par kilomètre dès le 1er janvier 2025, puis à 106g de CO₂ émis par kilomètre au 1er janvier 2026 puis à 99g de CO₂ émis par kilomètre au 1er janvier 2027.

Cette proposition perturbe la planification industrielle française et européenne alors que la trajectoire convenue depuis 2021 s’accorde sur des abaissements par palier de 5 g par an. Ceci sans que les bénéfices environnementaux puissent justifier cette perturbation sur l’outil industriel.

Ces mesures, élaborées sans concertation avec les acteurs du secteur et sans étude d’impact préalable connue, risquent d’entraîner des conséquences préoccupantes :

Élargissement significatif du champ d’application du malus poids, incluant des véhicules hybrides, en contradiction avec les objectifs de transition éco-énergétique.

Pénalisation croissante des ménages français, contrevenant à l’engagement gouvernemental de ne pas alourdir leur charge fiscale.

Ralentissement du renouvellement et du verdissement du parc automobile français.

Déstabilisation de la filière automobile, qui avait anticipé une trajectoire de malus CO₂ moins agressive (-5g/km/an au lieu des -7g/km/an proposés).

Cet amendement vise donc à rétablir la trajectoire d’abaissement progressif de 5g par an du malus automobile sur laquelle se fondent les anticipations des industriels.