



Communiqué de presse

13 février 2020

Malus/WLTP au 1^{er} mars 2020 : réunion interministérielle organisée à Bercy ce jeudi à la demande du CNPA

Contrairement à certaines informations alarmistes et erronées diffusées ces derniers jours dans la précipitation, la concertation entre les ministères et les acteurs concernés s'est poursuivie à l'initiative du CNPA.

À compter du 1^{er} mars 2020, la loi de finances pour 2020 a prévu que l'ensemble des véhicules de tourisme neufs seront taxés au *malus* CO₂ lors de leur première immatriculation en France sur la base des nouvelles normes d'émissions de CO₂. Ces nouvelles normes sont déterminées sur la base du nouveau cycle d'essai (dit WLTP) plus proches des conditions réelles que l'ancien (dit NEDC). **Elles permettent de renforcer l'efficacité environnementale du *malus* CO₂.**

En cohérence, la loi de finances 2020 a **prévu un barème de *malus* NEDC, applicable aux véhicules neufs jusqu'au 29 février, et un barème WLTP, applicable à compter du 1^{er} mars.** Ces deux barèmes sont équivalents. Toutefois, la correspondance entre NEDC et WLTP ne pouvant être parfaite, dans certains cas particuliers, des baisses ou des hausses de fiscalité pourront se produire mais elles seront globalement neutres.

Restait néanmoins le problème des véhicules d'occasion importés, ces derniers suscitant de grandes incohérences en matière de taxation. Consciente de cette difficulté, l'administration a proposé d'adapter le dispositif initialement prévu.

Le CNPA a été à l'initiative d'une réunion interministérielle, qui s'est tenue ce jeudi 13 février.

Que faut-il en retenir ?

- S'agissant des véhicules d'occasion immatriculés à l'étranger à partir du 1^{er} mars, une période transitoire de 6 à 9 mois, à compter de cette date, est nécessaire pour que les émissions WLTP puissent être matériellement prises en compte par le SIV. Une concertation a donc été engagée avec les acteurs économiques pour déterminer la meilleure méthode applicable pendant cette période transitoire. Cette dernière est toujours ouverte à débat. **Le CNPA maintient sa position d'origine et préconise une période 9 mois (janvier 2021) afin d'éviter un énième dispositif en 2020 ;**
- La piste consistant à recourir au barème en puissance administrative, normalement réservé aux véhicules pour lesquels l'information des émissions n'est pas disponible, **a été écartée.**

Elle restera réservée aux situations où les émissions de CO₂ ne sont pas connues (véhicules sans réception CE) ;

- **L'alternative présentée ce jour est la suivante : conserver le barème CO₂ NEDC¹.** Plus précisément, pour les véhicules immatriculés pour la première fois à l'étranger avant le 1^{er} mars, il s'agira du barème CO₂ en vigueur à la date de cette première immatriculation à l'étranger. Pour les véhicules immatriculés pour la première fois à l'étranger à compter du 1^{er} mars, il s'agira du barème CO₂ prévu pour janvier et février 2020 (la minoration de 10% par année entamée continuera à s'appliquer dans les deux cas) ;

D'autres éléments ont été évoqués, comme le mode de **calcul utilisé pour les dérivés VP transformés en VP, à compter du 1^{er} juillet 2020**. Le CNPA informera ses adhérents dans les prochains jours.

Enfin, le CNPA a évoqué le **seuil de déclenchement de la prime à la conversion** lors du passage au WLTP. L'administration a confirmé une évolution de ce seuil, qui sera fixée prochainement par décret.

Selon Xavier Horent, Délégué Général du CNPA : « *Le CNPA avait préconisé un report de l'entrée en vigueur du WLTP au 1^{er} janvier 2021 afin de permettre aux Pouvoirs Publics comme aux différents acteurs économiques de mener les études d'impact appropriées, et la mise en place précise de modalités opérationnelles simples et sécurisées. Il regrette les confusions générées par une réglementation particulièrement complexe et des modes de communication inadaptés avec les parties prenantes.*

Le CNPA plaide pour un véritable changement de méthode de travail, laquelle implique nécessairement une concertation en amont approfondie et transparente en lien avec les acteurs économiques et les organisations dont la légitimité est incontestable. »

Pour Francis Bartholomé, Président du CNPA, « *L'importance de la filière automobile et la difficulté des défis que nous devons tous relever nécessitent un environnement réglementaire et fiscal beaucoup plus stable et lisible, y compris pour les consommateurs. »*

¹ Comme ce qui est prévue depuis le 7 mars 2018 (avis aux opérateurs), pour les véhicules homologués en WLTP, les émissions théoriques de CO₂ NEDC (dites NEDC corrélé) seront utilisées. Pour les véhicules homologués en NEDC, les émissions CO₂ réelles seront utilisées.

> À propos du CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente la 5^{ème} branche économique de France avec 140 000 entreprises de proximité et 500 000 emplois non délocalisables. Le CNPA défend l'intérêt général des services de l'automobile en animant une dynamique de filière et en développant une approche prospective sur des thèmes communs à tous les métiers de la mobilité tels que l'activité économique, l'emploi, les nouvelles technologies, le développement durable ou encore l'économie circulaire.
