



Jeudi 8 octobre 2020

Projet de loi de Finances : le CNPA appelle à un débat réaliste sur le malus automobile

Les discussions sur le projet de loi de Finances 2021 ont démarré à l'Assemblée nationale cette semaine. Le CNPA prend acte des décisions de la Commission des Finances, qui rejette la proposition d'un malus sur le poids, et adopte la remise d'un rapport sur la fiscalité automobile par le Gouvernement au Parlement six mois après la promulgation de la Loi de Finances 2021, afin d'en faire une évaluation, qui reste inexistante à ce jour.

Le projet de loi de Finances pour 2021 prévoit un renforcement du barème du malus automobile, avec l'abaissement de la grille à 131 g de CO₂/km dès 2021, et à 123 g de CO₂/km en 2022. Les montants du malus augmentent de façon significative dans toutes les tranches, avec un impact particulièrement important sur les modèles les plus vendus en France. Ainsi, environ **40 % des modèles produits et vendus en France seraient touchés par un malus CO₂ de plus de 1000€, alors qu'ils ne sont que 5 % actuellement** – la proportion passant à 70 % si le critère de la masse était pris en compte.

Le CNPA rappelle que l'accélération prévue pour les deux prochaines années fait déjà suite à une sévérisation sans précédent du malus en 2020 et son application dès 2021 sans délai la transforme en une simple taxe de rendement à court terme.

A l'occasion des discussions en Commission des Finances, le Rapporteur général a indiqué que les dépenses de l'Etat visant à financer le bonus écologique et la prime à la conversion excédaient les revenus générés par le malus à l'heure actuelle. Contrairement à ce qui est affirmé, **le PLF 2021 présente une enveloppe globale de 507 Millions d'Euros pour les aides à l'achat de véhicules propres** – dont 379 Millions d'Euros au titre du bonus écologique et 128 Millions d'Euros au titre de la prime à la conversion, selon ce qui est inscrit dans la mission "Ecologie, développement et mobilités durables", programme 174 "Energies climat et après-mines". Or, selon les projections de la Loi de Finances, **le malus devrait rapporter près d'un milliard d'Euros en 2021**, soit quasiment le double des dépenses générées par les aides à l'acquisition.

Par ailleurs, contrairement à ce qui a été indiqué lors des discussions en Commission des Finances, des véhicules parmi les 10 modèles les plus vendus en France subissent une forte augmentation de leur malus et excèdent les 200 euros de malus : ainsi, des voitures familiales telles que le Peugeot 3008 Puretech 180 passent de 1504 à 2544 euros de malus, le Peugeot 5008 Puretech 130 passe de 450 à 1074 euros de malus et la Dacia Sandero TCe 90 passe de 260 à 540 euros de malus. En parallèle de ces augmentations, les propositions des parlementaires visant à augmenter la réfaction au bénéfice des familles, de 5 grammes par an, afin de leur alléger le poids du malus, ont été rejetées.

RETROUVEZ TOUS NOS COMMUNIQUÉS ET DOSSIERS DE PRESSE SUR WWW.CNPA.FR, RUBRIQUE « PRESSE »

L'article 14 du Projet de Loi de Finances 2021 promeut des modèles de véhicules citadins et une vision « urbaine » de la mobilité, mais va à l'encontre des modèles familiaux ou utilisés pour de longues distances dans les territoires.

Le CNPA rappelle qu'il est indispensable d'ajuster la fiscalité automobile dans sa dimension sociologique et de l'adapter aux évolutions de la mobilité partagée : ainsi, le CNPA promeut des dispositifs qui permettraient de réduire la fiscalité pour les véhicules en location de plus de 5 places, ou des dispositifs de soutien au développement des nouvelles mobilités, telles que l'augmentation du Forfait Mobilité Durable.

Si les propositions en faveur d'une trajectoire d'abaissement du malus plus souple, étalée sur 3 ans au lieu de 2, n'ont pas été retenues par la Commission des Finances de l'Assemblée, celles-ci doivent être étudiées avec la plus grande attention lors de la séance publique. Le CNPA rappelle également l'importance de plafonner le malus au maximum à 30% du prix du véhicule, alors que le barème actuel peut aller jusqu'à 50% du prix d'un véhicule, ce qui revient, comme l'ont indiqué à juste titre certains parlementaires à l'Assemblée, à une fiscalité totalement confiscatoire. Ce coup de massue – plafond du malus qui est passé de 10 500 à 20 000 euros en 2020, 40 000 euros en 2021 et 50 000 euros en 2021 est un non-sens écologique et environnemental et ses effets sur l'activité et l'emploi risquent de peser lourd.

Il est indispensable que le Gouvernement garde une trajectoire pluriannuelle, sur 2 à 3 ans, des dispositifs de fiscalité automobile. Le CNPA alerte les pouvoirs publics sur toute nouvelle tentative au cours des prochains mois qui viserait à remettre en cause les mesures existantes, ce qui aurait un impact déstabilisant pour la filière. C'est pourquoi le CNPA reste extrêmement vigilant quant à l'introduction d'un malus fondé sur le poids du véhicule. Si les propositions en ce sens ont été repoussées par un vote quasi unanime de la Commission, il est indispensable que cette décision ne soit pas remise en cause en 2021. Les termes du débat doivent rester équilibrés sur ce point et tenir compte des réalités économiques d'un marché déjà sous fortes contraintes.

Rappelons que les émissions de CO2 des véhicules depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle norme WLTP tiennent déjà compte du paramètre masse du véhicule, et les efforts de l'industrie pour se conformer à l'objectif moyen d'émissions de 95 g de CO2/km prennent en compte ce critère. Le malus masse apparaîtrait comme une nouvelle taxation visant le même objectif que le malus CO2, rendant cette taxe difficilement acceptable pour les Français et incohérente à l'heure de la mise en œuvre du plan de relance de l'économie.

Le CNPA se félicite de l'adoption par la Commission des Finances d'un rapport d'évaluation sur la fiscalité automobile, qui était une demande forte de sa part depuis de nombreux mois. Les dispositifs existants – malus, prime à la conversion, bonus – constituent les deux faces d'une même politique publique, et les trajectoires correspondantes doivent demeurer cohérentes. Les récentes annonces du Gouvernement sur l'abaissement du bonus en 2021 puis en 2022, couplé à un dispositif de prime à la conversion très resserré, risquent d'annuler les efforts consentis pour relancer une filière fortement sinistrée par la crise sanitaire. Par ailleurs, les acteurs de la filière n'ont aucune visibilité sur le maintien du bonus à 5 000 euros pour les personnes morales en 2021, dont les loueurs de véhicules, qui participent directement au verdissement du parc automobile – avec 12 % des immatriculations de véhicules neufs en France.

RETROUVEZ TOUS NOS COMMUNIQUÉS ET DOSSIERS DE PRESSE SUR WWW.CNPA.FR, RUBRIQUE « PRESSE »

Le CNPA est particulièrement attaché à construire une mobilité efficace qui soit utile aux usagers qui en ont le plus besoin, créatrice d'emplois et de valeur, et protectrice de l'environnement. Dans ce contexte, le verdissement de la fiscalité automobile telle que prévue dans le Projet de loi de Finances ne doit en aucun cas constituer une hausse déguisée de la fiscalité. Si les Français sont prêts à consentir certains efforts pour préserver notre environnement, une écologie punitive est pour beaucoup incompréhensible et conduira à une défiance grandissante.

Le CNPA suivra attentivement les débats parlementaires en séance dans le cadre du PLF 2021, et continuera de porter des propositions pour garantir stabilité et visibilité aux entreprises comme aux consommateurs, tout en respectant les impératifs de mobilité propres. La création d'un chèque « entretien-réparation responsable », pour permettre aux ménages les plus modestes d'entretenir leur véhicule, comme la mise en place d'un Fonds de soutien aux stations-service rurales pour leurs investissements dans des infrastructures dédiées aux nouvelles énergies, font partie de ces propositions pour faire de ce projet de loi de Finance un outil efficace au service de la mobilité des Français.

> À propos du CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente la 5ème branche économique de France avec 142 000 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.