



Mercredi 9 décembre 2020

Suppression du malus poids et publication du décret sur les aides à l'achat : une fiscalité à la croisée des chemins

Lors de l'examen du Projet de Loi de Finances, les sénateurs ont supprimé le malus au poids, une mesure qui avait été introduite par le Gouvernement à l'Assemblée nationale et qui est issue d'une proposition de la Convention citoyenne pour le Climat. Le CNPA prend acte de la suppression de cette disposition, qui fait écho aux alertes de la profession s'agissant d'une mesure adoptée dans un contexte de crise pour la filière qui s'engage déjà très fortement pour répondre et anticiper les exigences environnementales.

Alors que les débats sur la fiscalité automobile se poursuivent, le décret sur les aides à l'acquisition a été publié ce 8 décembre au Journal officiel. Le CNPA constate avec satisfaction que le texte acte une prorogation du bonus écologique et de la prime à la conversion, dans leur version actuelle, jusqu'au 30 juin 2021, mais rappelle que l'exclusion des Crit'air 2 de la prime à la conversion à compter du 1^{er} juillet 2021 rendra le dispositif inefficace.

Suite aux actions du CNPA, les Sénateurs suppriment le malus poids

Alors que les Sénateurs examinent actuellement la deuxième partie du Projet de Loi de Finances, ils ont adopté un amendement du Rapporteur général qui supprime le « malus poids » adopté par l'Assemblée nationale pour les véhicules de plus de 1,8 tonnes. En séance publique, le Rapporteur général du Budget, Jean-François Husson, a jugé cette taxe « *malvenue* » dans un contexte de crise sanitaire qui a frappé de plein fouet la filière automobile, qui a dû faire face à un « *effondrement des ventes* ». **Rappelons que le commerce automobile a subi une baisse de 30% de son activité en 2020, liée à la crise sanitaire.** Soulignant le poids de la fiscalité, en particulier dans le domaine automobile, le Rapporteur a demandé au Gouvernement de « *faire une pause* » en matière de fiscalité automobile. Les Sénateurs ont par ailleurs adopté un étalement sur cinq ans de la hausse du malus sur les émissions de CO2 des véhicules, pour permettre à la filière de s'adapter et aux consommateurs d'accepter cette augmentation de fiscalité.

Le CNPA se félicite que les Sénateurs aient pris la mesure des conséquences d'une fiscalité excessive en matière automobile. Même si elle ne concerne que 2,5% du marché automobile, la création d'une nouvelle taxe sur le poids des véhicules vient s'ajouter à une sévèrisation déjà très forte du malus sur les émissions de CO2. **Les deux taxes, cumulées, ont pour conséquence de malusser 45 % des véhicules du marché automobile en 2022 (toutes marques confondues).**

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

Le CNPA a déjà mis en garde contre les conséquences multiples d'une telle mesure : distorsion de fiscalité automobile entre les pays de l'Union européenne et risques de contournement de la fiscalité française, pénalisation de la production et de la commercialisation de véhicules en France menaçant des milliers d'emplois.

Comme l'a souligné la sénatrice Christine Lavarde en séance publique, les modalités de taxation au poids telles qu'envisagées par le Gouvernement méritent d'être affinées afin de ne pas créer de rupture d'égalité devant les charges publiques. Le cumul du malus poids et du malus CO2 confère à ce prélèvement un caractère excessif faisant de la fiscalité automobile une fiscalité confiscatoire.

Enfin, le CNPA rappelle la nécessité de régler au plus vite les difficultés liées aux lenteurs de l'administration pour le traitement des demandes d'immatriculation. Les délais de traitement sont de plus en plus longs, les acquéreurs de véhicules achetés ou livrés en novembre ou décembre risquant de se voir imputer un malus fortement augmenté à partir du 1^{er} janvier 2021. Le CNPA plaide pour un traitement administratif rapide et une mise à jour de l'extranet de l'ASP au plus vite.

Décret sur les aides à l'achat : la PAC n'intégrera plus les véhicules Crit'air 2 à compter du 1er juillet, rendant le dispositif inefficace

Alors que les débats sur la fiscalité automobile sont loin d'être achevés, le CNPA a pris connaissance du décret publié le 8 décembre, qui prolonge le bonus et la prime à la conversion actuels jusqu'au 30 juin 2021, et modifie les modalités et conditions d'attribution des dispositifs à compter du 1^{er} juillet.

Ainsi, le bonus de 7 000€ pour les particuliers et de 5 000€ pour les personnes morales est maintenu jusqu'au 30 juin 2020. A compter du 1^{er} juillet, le montant du bonus diminuera de 1 000€ - soit 6 000€ pour les particuliers et 4 000€ pour les personnes morales, puis à nouveau de 1 000€ à compter du 1^{er} janvier 2022. Par ailleurs, un bonus de 1 000€ sur les véhicules électriques d'occasion est mis en place dès le lendemain de la publication du décret, le 9 décembre.

La baisse de 1000 Euros pour les véhicules inférieurs à 20g. CO2/km est dommageable, puisqu'il s'agit de véhicules dont la vente dépend essentiellement des subventions qui leur sont affectées. Alors que le Gouvernement a récemment annoncé le renforcement des Zones à Faibles Emissions, et à l'aube des normes Euro 7, la baisse du bonus écologique constitue un contresens.

S'agissant de la prime à la conversion, les véhicules Crit'Air 2 ne seront plus éligibles à compter du 1^{er} juillet 2021. Par ailleurs, le plafond d'émissions des véhicules neufs éligibles à la prime est abaissé à 132g de CO2/km à compter du 1^{er} juillet 2021, et à 127 g à compter du 1^{er} janvier 2022.

Le CNPA se satisfait de la prorogation de ces dispositifs en 2021, essentiels pour soutenir l'activité des acteurs de la filière après une année 2020 marquée par une forte baisse du marché automobile d'une part, et accélérer le renouvellement du parc automobile français d'autre part. Toutefois, le CNPA s'inquiète du caractère incitatif et par

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

conséquent de l'efficacité de ces aides, notamment pour la prime à la conversion dont les critères d'éligibilité vont être restreints à compter du 1^{er} juillet 2021. En effet, **l'ensemble des véhicules Crit'Air 2 seront exclus du champ de la prime – véhicules essence immatriculés entre 2006 et 2010 et les véhicules diesel immatriculés après 2011 – soit près de 33 % du parc automobile.**

Alors que l'objectif de la prime à la conversion est d'inciter à l'achat de véhicules plus propres, il est particulièrement dommageable d'exclure de son champ un grand nombre de véhicules vertueux dont les performances en termes d'émissions et de polluants ont été fortement améliorées ces dernières années.

Il est à regretter que le périmètre des publics éligibles dans la version de la PAC en juin dernier n'ait pas été conservé (RFR inférieur ou égal à 18000 Euros), avec une baisse progressive des montants, ce qui aurait permis de toucher un plus grand nombre de ménages. L'objectif est de pérenniser un système permettant de faire sortir du parc les véhicules les plus polluants, au nombre de 1,5 millions à ce jour. Si une telle mesure était prise, pourrait être atteint l'objectif de 3 millions de véhicules Crit'Air 3, 4 ou 5 mis au rebus, soit près de 10% du parc automobile. **Le CNPA plaide de façon générale pour une stabilisation des montants de la PAC sur plusieurs années, afin de donner une lisibilité et une trajectoire tant pour les professionnels que pour les consommateurs.**

Ces décisions interviennent alors même que le Gouvernement s'était engagé, en 2018, à publier une étude sur la performance des motorisations diesel, dont les conclusions n'ont toujours pas été rendues publiques à ce jour.

Le CNPA rappelle la nécessité d'intégrer l'éventail du mix énergétique dans les politiques publiques, alors que le véhicule thermique continue de peser pour près de 98 % dans le parc automobile. Il s'agit d'un enjeu majeur pour rendre les politiques de transition écologique acceptables et garantir la mobilité des Français dans tous les territoires.

> À propos du CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente la 5^{ème} 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.