



**ENTREPRENEURS ARTISANS  
DE L'AUTOMOBILE & DE LA MOBILITÉ**

## **COMMUNIQUÉ DE PRESSE**

*Saint-Ouen, le 18 Octobre 2023*

### **Malus 2024 : le projet de loi de finances menace le marché intracommunautaire des véhicules d'occasion**

Le Parlement entame les débats publics du projet de loi de finances 2024, souvent synonyme de révision du malus écologique. Une taxe réglée par les consommateurs au moment de l'achat d'un véhicule. Outre les nouvelles règles concernant le poids, l'article 14 C du projet de Loi revient sur un principe admis depuis longtemps obligeant les consommateurs à déboursier davantage en taxes lors de l'acquisition de voitures d'occasion importées.

A ce jour, les véhicules d'occasion importés se voient appliquer une réduction de 10% par année sur le malus écologique (taxe CO2 et taxe au poids) depuis leur date de première mise en circulation. Cependant, à compter du 1er janvier 2024, cette réduction serait divisée par deux, passant à seulement 5 % par an. La Fédération Nationale de l'Automobile (FNA) conteste cette modification.

La fédération exprime de sérieuses préoccupations non seulement sur la légalité d'une telle mesure, mais aussi son impact sur le marché des véhicules d'occasion, notamment en termes d'offres pour le consommateur.

#### **Une violation du droit communautaire déjà tranchée par la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) et par la Commission européenne**

Dès 2009, la Commission Européenne avait considéré que le taux de réfaction de 10 % appliqué par la France dans le cadre du malus automobile était discriminatoire vis-à-vis des véhicules d'occasion importés par d'autres Etats membres. En effet, selon une jurisprudence constante de la CJUE, la taxation des véhicules d'occasion importés ne peut

aboutir à une surtaxation. Cette difficulté juridique majeure déjà relevée, consiste à ne pas tenir compte de la dépréciation réelle d'un véhicule introduit en France.

En effet, la valeur des voitures d'occasion diminue en réalité beaucoup plus rapidement que ce taux linéaire de 10 voire de 5%. Certains véhicules peuvent perdre jusqu'à 20 ou 30 % de leur valeur dès la première année. In fine, le consommateur paiera plus cher s'il s'approvisionne dans un autre Etat Membre, ce qui est contraire au traité de l'Union Européenne.

### **Une règle néfaste pour le consommateur final et les entreprises de proximité réalisant de l'import**

Cette nouvelle règle désavantage les consommateurs, lesquels s'orientent aujourd'hui vers d'autres Etats Membres qui peuvent proposer sur certaines gammes de véhicules, des offres en rapport qualité/prix plus intéressantes. En ces temps d'inflation et de baisse du pouvoir d'achat, le prix reste un facteur déterminant pour 82 % des Français lors du changement de leur voiture. Beaucoup optent pour des véhicules plus anciens ou plus économiques. Réduire le taux de dépréciation limite leurs choix et affecte les professionnels de l'automobile, entravant la libre circulation des biens, pilier de l'Union européenne.

Prenons concrètement le cas d'un Renault Scénic enregistré en 2021 avec des émissions de CO2 de 151 g/km. Selon la législation en vigueur, si ce véhicule était importé le 1er janvier 2024, il encourrait une taxe de 455 €. Cependant, sous les nouvelles règles la taxe augmenterait à 553 €. De même, un autre véhicule, émettant 170 g/km de CO2, immatriculé pour la première fois en Allemagne en 2018, verrait sa taxe passer de 2 520 € à 4 410 € à cause de ces modifications.

Face à cette violation potentielle de la libre circulation des marchandises, la FNA est prête à saisir les juridictions compétentes si la décote proposée à 5 % est adoptée. La FNA appelle le législateur à prendre en compte ces conséquences importantes et à intervenir dans l'intérêt des consommateurs, tout en respectant les réglementations européennes.