

28 septembre 2020

#Taxe #MalusAuto #SuperMalus #PlanDeRelance #FIEV #Automobile #Équipementiers

Partager sur Twitter 

Taxe sur la masse des véhicules : Les équipementiers craignent la sortie de route fiscale et appellent à la définition concertée d'une trajectoire réaliste

La **FIEV** réagit au débat sur l'introduction du critère poids dans le malus auto, proposée par la Convention Citoyenne pour le Climat. Si les équipementiers mènent des travaux de R&D qui leur permettront de répondre à cet objectif d'allègement à long terme, la FIEV souhaite alerter les pouvoirs publics sur toutes les conséquences d'une accélération contrainte.

Le syndicat appelle à une concertation préalable sur une trajectoire industrielle réaliste pour remplir les objectifs environnementaux et à la définition d'un cadre fiscal stable et lisible.

L'amélioration de la performance des véhicules par l'innovation technologique est une préoccupation constante des équipementiers : électrification, chaîne de traction, connectivité, automatisation, etc. La performance environnementale des véhicules est aujourd'hui une priorité, et réduire le poids de équipements par des solutions d'allègement est un axe d'innovation continu. Toutefois, cette quête ne peut se faire que dans le cadre d'une stratégie industrielle positive, concertée et stable.

Aussi, la FIEV demande la **création d'un groupe de travail** avec l'ensemble de la chaîne de valeur et les parties prenantes afin d'**établir une véritable politique publique de l'allègement avec un calendrier réaliste.**

« Des marges de manœuvre en matière d'allègement sont envisageables sur des parties précises des véhicules. Les 71.000 collaborateurs des équipementiers travaillent quotidiennement pour les identifier. Mais, dans un contexte post-crise, il est impossible d'envisager une accélération des processus en cours et une contrainte inadaptée viendrait perturber l'innovation industrielle », précise **Claude Cham, président de la FIEV.**

Par ailleurs, malgré les efforts déployés par les équipementiers, la masse des véhicules n'a cessé d'augmenter depuis les années 2000, et ce notamment en raison du renforcement de la sécurité et des attentes des clients en matière de confort : électronique, technologies embarquées, sécurisation liée aux évolutions réglementaires (ABS, ESP, etc.), sécurité passive (Euro NCAP), climatisation, vitres électriques, réglages des sièges...

Un sur-malus environnemental contradictoire et défavorable pour la compétitivité des équipementiers

La préparation du plan de relance automobile – à laquelle la FIEV a largement contribué, notamment en proposant des mesures favorables à la réduction de l’empreinte environnementale des véhicules – a permis d’identifier 3 critères, autres que la motorisation, dont dépendent les émissions de CO₂ : la masse, l’aérodynamisme et la résistance au roulement (pneus). Un nouveau dispositif basé sur le seul critère du poids reviendrait donc à la création d’un « sur-malus », ce qui n’est pas acceptable dans un contexte de crise sanitaire et économique.

« Cette taxe supplémentaire est **incohérente tant sur le plan environnemental** qu’au regard des récentes annonces gouvernementales. Elle entre notamment en contradiction avec les incitations à l’achat de véhicules électriques et hybrides dont le poids est supérieur à celui des véhicules thermiques en raison de la masse de leurs batteries et de leurs caisses. De plus, l’attente par les consommateurs d’une autonomie plus importante pour passer à l’électrique contribue à accentuer cette différence, tout comme la gestion thermique et celle de la sécurité en cas d’incendie de la batterie », déclare **Claude Cham**.

La FIEV rappelle également que l’industrie automobile est un marché fortement mondialisé au sein duquel les équipementiers établis en France réalisent à l’export plus de la moitié (53,5%) de leurs 19 milliards d’euros (en 2019) de chiffre d’affaires total. L’introduction du critère masse en France, sans accords internationaux, soulève donc également un **problème de compétitivité pour les équipementiers**. La mesure viendrait également impacter en priorité les véhicules fabriqués en France.

« Dans un contexte post-confinement, les industries se sont engagées pour relancer l’activité et profiter de ce choc pour prendre des décisions importantes en matière de transformation. Il est donc essentiel de ne pas déstabiliser une nouvelle fois l’outil industriel français avec une mesure fiscale additionnelle déconnectée des réalités et des contraintes d’acteurs d’ores et déjà investis dans la nécessaire transition écologique.

Les équipementiers sont prêts à atteindre des objectifs ambitieux d’allègement, si tant est que ceux-ci soient coordonnés avec l’ensemble de l’écosystème et cadencés selon un échéancier propice à une intégration progressive de ce sujet d’ampleur.

C’est en ce sens que nous travaillons activement, et continuerons d’œuvrer, aux côtés du Gouvernement », conclut **Claude Cham, président de la FIEV**.



À propos de la FIEV

Agir pour le futur de l’automotive en défendant une mobilité durable, vectrice de liberté et respectueuse de l’environnement

La FIEV est le syndicat professionnel des équipementiers, des fabricants d’équipements de garage et de tous les autres apporteurs de solutions automobile. Elle représente et défend les intérêts d’une industrie dont les acteurs contribuent à 85% au prix de revient d’un véhicule, réalisent près de 19 Mds€ de chiffre d’affaires, dont 54% réalisés à l’export, et rassemblent 70 900 emplois directs et environ 270 000 emplois indirects.

130 groupes d’entreprises, et leurs 300 sociétés adhérentes de la FIEV, bénéficient d’un large accompagnement (conseils, veille, formation et études), indispensable à leur performance sur un marché en perpétuel mouvement.

Actionnaire majoritaire d’EQUIP AUTO, la FIEV contribue activement à faire de ce salon le rendez-vous international de l’après-vente automobile et des services pour la mobilité en France.

Pour en savoir plus : www.fiev.fr