

Saint-Ouen, le 28 janvier 2020

***Malus écologique et commerce intracommunautaire de véhicules :  
la nécessaire instauration d'une égalité de traitement***

Monsieur le Ministre,

La FNA - Fédération Nationale de l'Automobile - est l'organisation professionnelle représentative par excellence des entrepreneurs artisans de l'automobile et de la mobilité. Ces professionnels de proximité constituent 95 % des entreprises de la filière aval de l'automobile qui cultivent la confiance auprès des consommateurs.

La FNA se voit contrainte de vous saisir au sujet de l'application du malus écologique à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020.

Comme vous le savez, la loi de finances pour 2020 prévoit, notamment, en son article 69 deux barèmes de taxation distincts à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020 :

- **Barème 1** : applicable aux véhicules homologués selon le cycle WLTP, avec pour assiette de taxation la valeur de CO<sub>2</sub> réelle du véhicule indiqué dans son certificat de conformité, et ce à partir d'un taux d'émission de CO<sub>2</sub> de 138 g,
- **Barème 2** : applicables aux véhicules homologués selon le cycle NEDC, ou sans informations CO<sub>2</sub> (véhicules sans réception CE ou à réception nationale sans valeurs WLTP), avec pour assiette de taxation la puissance administrative du véhicule.

Il convient de souligner que le niveau de taxation du barème 2 est très significativement plus élevé que le barème 1. Ainsi, pour une puissance administrative de 6 CV, le véhicule est taxé à 3 125 euros quelque soit son taux de CO<sub>2</sub>.

Lors d'une réunion à la DSR ce lundi 27 janvier consacrée au e-COC, certificat de conformité électronique, nous avons appris qu'au 1<sup>er</sup> mars **une différence de traitement sera opérée entre les véhicules homologués WLTP suivant qu'ils disposent ou non d'un e-CoC**, et ce **en raison de contraintes techniques au niveau du SIV**. Ainsi lorsque le véhicule dispose d'un e-Coc, il bénéficiera du barème 1 basé sur le taux de CO<sub>2</sub>. Dans le cas contraire, il sera soumis au barème 2 et sera taxé en fonction de sa puissance fiscale.

Or, seuls les véhicules neufs qu'un constructeur destine au marché français disposeront d'un e-Coc. Par conséquent tous les véhicules neufs acquis dans un autre Etat membre de l'Union européenne, que le constructeur ne destinait pas au marché français, ne disposeront pas d'un e-Coc.

Pour autant, ces véhicules ont bien été homologués WLTP et disposent d'un COC papier sur lequel le taux d'émission de CO<sub>2</sub> est bien indiqué. Par ailleurs, les véhicules en provenance d'un autre Etat membre et ayant fait l'objet d'une première immatriculation dans cet Etat, seraient également soumis à un malus sur la base de leur puissance fiscale.

Par conséquent, nous tenons à porter à votre attention deux difficultés juridiques majeures qui obligent à reconsidérer une telle position de l'administration :

- d'une part, elle ne serait pas conforme aux dispositions de la loi de finances qui n'opèrent pas de distinction entre les véhicules homologués selon le cycle WLTP ; ainsi cette position manquerait de légalité,
- d'autre part, elle constituerait une inégalité de traitement caractérisée entre les véhicules du marché national et les acquisitions intracommunautaires, ce qui la priverait également de toute légalité.

Pour illustrer notre propos, nous prenons l'exemple d'un véhicule Renault Kadjar DCI 115 EDC Intens dont la valeur CO<sub>2</sub> WLTP est de 135 g/km, et la puissance administrative 6 CV.

S'il s'agit d'un véhicule national immatriculé pour la première fois en France à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020, le montant de son malus sera de 0 euros (car taux de CO<sub>2</sub> inférieur à 138 g). Ce même véhicule immatriculé à la même date, mais provenant d'un autre Etat membre de l'Union européenne sera soumis à un malus de 3 125 € (sur la base de sa puissance administrative).

Or dans les deux cas de figure, le véhicule a les mêmes caractéristiques techniques, est homologué WLTP et émet le même niveau de CO<sub>2</sub>, sachant que les services en charge de l'immatriculation auront en leur possession le COC sur lequel le niveau de CO<sub>2</sub> est bien indiqué.

**Un tel exemple illustre parfaitement l'atteinte grave à la liberté du commerce au sein de l'Union européenne, au préjudice des consommateurs.**

De surcroît ce sont des milliers de PME françaises qui seront contraintes d'abandonner le commerce intracommunautaire de véhicules neufs et d'occasion et de fermer purement et simplement leur activité. Elles ont actuellement des milliers de véhicules en stock qu'elles devront immatriculer avant fin février et, au-delà, ne pourront simplement plus proposer leurs offres aux consommateurs ayant perdu toute compétitivité dans un marché connu pour être extrêmement concurrentiel à l'échelle européenne.

Aussi, la FNA vous remercie de bien vouloir clarifier la situation en restaurant une égalité de traitement en la matière.

Nous pouvons comprendre des difficultés techniques au niveau du SIV, auquel cas la solution serait de reporter l'entrée en vigueur du dispositif le temps nécessaire pour solutionner lesdites difficultés.

**Le cas échéant, nous serions contraints de saisir les autorités nationales, ainsi que les institutions européennes afin de réclamer le respect des principes fondamentaux du droit de la concurrence et de la libre circulation des marchandises.**

Au-delà, nous attirons votre attention sur un autre aspect de la loi de finances pour 2020 qui prévoit la taxation suivant la puissance administrative de l'ensemble des véhicules d'occasion en provenance d'un autre Etat membre dès lors qu'ils sont homologués en NEDC. Une telle disposition revient également à alourdir considérablement la taxation de ces véhicules, alors qu'un véhicule neuf identique, également homologué NEDC, immatriculé neuf pour la première fois en France avait pu bénéficier d'une taxation beaucoup moins forte.

Ainsi, sur le marché de l'occasion le véhicule en provenance d'un autre Etat membre est lourdement pénalisé par rapport au véhicule national.

Il s'agit là aussi d'une atteinte aux règles de concurrence, au détriment des consommateurs et des milliers de PME française précitées, sans compter le cas spécifique des entreprises frontalières.

Nous avons au demeurant alerté en vain la représentation nationale sur ce sujet lors des débats parlementaires.

Dans ces circonstances, nous vous demandons de surseoir à l'application de cette disposition et de restaurer une égalité de traitement en la matière.

Pour ce faire, la FNA demande un abandon de la taxe assise sur la puissance fiscale pour les véhicules homologués en NEDC, et un maintien du barème basé sur le taux de CO<sub>2</sub>.

En définitive, compte tenu de l'importance et de l'urgence de ce dossier, nous sollicitons une rencontre avec vos services.

Vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à nos demandes et restant à votre disposition,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

**Gérard POLO**  
*Président National*

