



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Estimation et fléchage des recettes fiscales « malus » sur les véhicules en 2020

Question écrite n° 29947

Texte de la question

M. Guillaume Peltier attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les nouvelles taxes « malus » issues de l'article 69 de la loi de finances 2020 qui frappent les automobilistes achetant un véhicule neuf. Tout d'abord, le seuil de déclenchement du barème a été abaissé de 117 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre à 110 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre. Selon le Conseil national des professions de l'automobile, « c'est 7 grammes de moins que la grille actuelle, alors que le Gouvernement s'était engagé sur une baisse de 3 grammes par an sur le quinquennat ». Par ailleurs, le malus minimal passe de 35 euros à 50 euros pour les voitures émettant plus de 110 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre. Le montant maximal du malus s'élève quant à lui désormais à 20 000 euros, contre 10 500 euros en 2019. La loi est d'autant plus sévère qu'elle retient la date d'immatriculation du véhicule et non la date d'achat de ce dernier ; si un automobiliste a acheté un véhicule diesel en 2019, mais que sa carte grise n'est éditée ou parue qu'en 2020, alors il se verra dans l'obligation de s'acquitter de la taxe malus 2020. Depuis le 1er janvier 2020, le « malus » de 50 euros s'applique désormais à compter de 138 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre, avec l'entrée en vigueur du nouveau protocole d'homologation « worldwide harmonized light vehicles test procedures » (WLTP). L'abaissement de ce seuil pourrait laisser croire que le « malus » serait désormais moins sévère pour les automobilistes mais il n'en est rien puisque le calcul des rejets de dioxyde de carbone est beaucoup plus contraignant sous l'empire du nouveau protocole d'homologation WLTP. À titre d'exemple, l'acheteur d'une voiture « Peugeot 308 BlueHDi 180 EAT8 » pourrait désormais verser entre 540 et 740 euros d'euros de taxe « malus » à l'État depuis le 1er mars 2020, contre 190 euros auparavant. Si la lutte contre le réchauffement climatique est le grand défi du XXIème siècle, elle ne peut être un prétexte au matraquage fiscal des automobilistes. Compte tenu de ces éléments, M. le député demande à Mme la ministre l'estimation du montant global des recettes fiscales espérées en 2020 ainsi que le fléchage de ces recettes visant à financer la transition écologique des véhicules et l'achat de véhicules propres. Aussi, il souhaiterait savoir si elle entend maintenir ces dispositions sur le paiement de la taxe malus 2020 au bénéfice des acheteurs de véhicule diesel 2019.

Texte de la réponse

Le malus écologique vise à orienter le choix des consommateurs vers des véhicules plus propres et moins émetteurs de CO2 et à accélérer le renouvellement du parc automobile français pour lutter contre le réchauffement climatique. Il cherche également à encourager les constructeurs à développer des technologies et des modèles de véhicules plus respectueux de l'environnement. Afin de garantir l'efficacité du dispositif, en cohérence avec les objectifs européens sur les émissions des véhicules neufs le barème du malus a été renforcé en 2020 : baisse de 7 grammes du seuil de déclenchement, hausse du plafond à 20 000 euros (contre 10 500 euros en 2019) et doublement voire triplement de tous les montants de malus. Ce barème est en vigueur pour l'ensemble de l'année 2020 : les modifications entrées en vigueur au 1er mars 2020 ne consistent pas en une évolution du barème mais visent uniquement à prendre en compte le changement de méthode d'homologation des véhicules, qui a pour effet d'augmenter sensiblement les émissions enregistrées de CO2

des véhicules. Au début de l'année 2020, le montant des recettes était estimé à environ 750 M€ sur l'année. Au troisième trimestre 2020, le montant des recettes depuis janvier 2020 s'élevait à 412 M€, en raison notamment de l'impact de la crise économique et sanitaire. Depuis la suppression du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », les recettes sont malus vont au budget général de l'Etat et ne servent plus à financer spécifiquement le bonus et la prime à la conversion. Toutefois, à titre de comparaison, il est à noter que le montant des crédits ouverts en 2020 s'élève à 800 M€ pour la prime à la conversion et à 620 M€ pour le bonus, ce qui est largement supérieur aux recettes estimées du malus. Le malus étant une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation, le montant de taxe est calculé, comme vous le signalez, en appliquant le barème en vigueur à la date d'immatriculation du véhicule il n'est pas prévu d'évolution sur ce point. Dans le cadre des débats actuels au Parlement sur le projet de loi de finances pour 2021, le Gouvernement a proposé de renforcer le malus comme suite aux propositions de la Convention citoyenne pour le climat, en donnant de la visibilité sur les barèmes applicables jusqu'à 2023. De plus, au vu du contexte sanitaire, les barèmes actuels du bonus écologique et de la prime à la conversion sont prolongés jusqu'au 1er juillet 2021, un bonus pour les véhicules d'occasion a également été créé en complément.

Données clés

Auteur : [M. Guillaume Peltier](#)

Circonscription : Loir-et-Cher (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 29947

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [2 juin 2020](#), page 3789

Réponse publiée au JO le : [8 décembre 2020](#), page 9046