

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

4 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF1019

présenté par

M. Orphelin, M. Acquaviva, Mme Bagarry, Mme Batho, M. Chalumeau, Mme Chapelier, Mme Charrière, M. Clément, Mme De Temmerman, Mme Frédérique Dumas, M. El Guerrab, Mme Gaillot, M. Gouffier-Cha, M. Houlié, M. Kerlogot, Mme Khedher, M. Maire, M. Marilossian, Mme Mörch, M. Nadot, M. Pancher, Mme Provendier, M. Renson, Mme Valérie Petit, M. Vignal, M. Viry et M. Garot

**ARTICLE 18**

I. – À l’alinéa 104, après les mots : « sur les émissions de dioxyde de carbone », insérer les mots « et sur la masse du véhicule ».

II. – En conséquence, à l’alinéa 147, après les mots « sur les émissions de dioxyde de carbone », insérer les mots : « et sur la masse ».

III. – En conséquence, à l’alinéa 149, substituer aux mots : « le barème des émissions de dioxyde de carbone figurant au A » les mots : « le cumul du barème des émissions de dioxyde de carbone figurant au A du III et du barème de la masse figurant au A *bis* ».

IV. – En conséquence, à l’alinéa 150, substituer aux mots : « ce barème » les mots : « le barème figurant en A du III ».

V. – En conséquence, à l’alinéa 152, substituer aux mots : « par le A ou le B » les mots : « par les A et A *bis* ou le B ».

VI. – En conséquence, après l’alinéa 155, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« A. *bis* - Le barème de la masse du malus est celui figurant au troisième alinéa du a du III de l’article 1011 *bis*, dans sa rédaction en vigueur le 31 décembre 2020. »

VII. – En conséquence, à l’alinéa 157, après les mots : « les émissions de dioxyde de carbone », insérer les mots : « , la masse ».

VIII. – En conséquence, à l’alinéa 158, après les mots : « CV par enfant, » , insérer les mots : « et 300 kilogrammes, ».

IX. – En conséquence, après l’alinéa 159, insérer l’alinéa suivant :

« 3° Lorsque l’unique source d’énergie du véhicule est l’électricité, s’agissant du barème prévu au *A bis* du III, 400 kilogrammes. »

X. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 160, ajouter la phrase : « S’agissant du barème prévu au *A bis* du III, cette réfaction s’applique aux véhicules mentionnés au 3° à hauteur de 150 kilogrammes. »

XI. – En conséquence, à l’alinéa 172, après les mots : « sur les émissions de dioxyde de carbone », insérer les mots : « et sur la masse du véhicule ».

XII. – En conséquence, à l’alinéa 173, après les mots « la puissance administrative », insérer les mots « et sur la masse du véhicule ».

XIII. – En conséquence, après l’alinéa 174, insérer les deux alinéas suivants :

« *aa*) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Pour les véhicules mentionnés au a du II, le tarif de la taxe correspond au cumul des deux tarifs suivants, relatifs respectivement aux émissions de dioxyde de carbone et à la masse du véhicule : »

XIV. – En conséquence, à l’alinéa 175, substituer aux mots : « le tableau suivant » les mots : « le tableau et les deux alinéas suivants ».

XV. – En conséquence, après l’alinéa 176, insérer les trois alinéas suivants :

« Le tarif relatif à la masse du véhicule, dit »composante poids« (CP), est applicable aux véhicules dont la masse est supérieure à 1300 kilogrammes. Il est déterminé à partir de la masse du véhicule (M), exprimée en kilogrammes, selon la formule suivante :

«  $CP = 15 \times (M - 1300 \text{ kg})$  »

« Ce tarif ne peut excéder 10 000 €. »

XVI. – En conséquence, rédiger ainsi l’alinéa 179 :

« Pour les véhicules mentionnés au a du II, le tarif de la taxe correspond au cumul des deux tarifs suivants, relatifs respectivement aux émissions de dioxyde de carbone et à la masse du véhicule : ».

XVII. – En conséquence, après l’alinéa 180, insérer les trois alinéas suivants :

« Le tarif relatif à la masse du véhicule, dit »composante poids« (CP), est applicable aux véhicules dont la masse est supérieure à 1300 kilogrammes. Il est déterminé à partir de la masse du véhicule (M), exprimée en kilogrammes, selon la formule suivante :

«  $CP = 15 \times (M - 1300 \text{ kg})$  »

---

« Ce tarif ne peut excéder 10 000 €. »

XVIII. – En conséquence, rédiger ainsi l’alinéa 183 :

« *b*) pour les véhicules mentionnés au *b* du II le tarif de la taxe correspond au cumul des deux tarifs suivants, relatifs respectivement à la puissance fiscale et à la masse du véhicule : »

XIX. – En conséquence, après l’alinéa 184, insérer les trois alinéas suivants :

« Le tarif relatif à la masse du véhicule, dit »composante poids« (CP), est applicable aux véhicules dont la masse est supérieure à 1300 kilogrammes. Il est déterminé à partir de la masse du véhicule (M), exprimée en kilogrammes, selon la formule suivante :

«  $CP = 15 \times (M - 1300 \text{ kg})$  ».

« Ce tarif ne peut excéder 10 000 €. »

XX. – En conséquence, à l’alinéa 210, substituer aux mots : « et a et c du 3° du K du I » les mots « et aa, a et c du 3° du K du I ».

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à intégrer au calcul du « malus » automobile la question du poids des véhicules. Le malus comprendrait alors deux composantes complémentaires : les émissions de CO2 et la masse du véhicule.

Aujourd’hui, 90 % des véhicules n’ont pas de malus ou un malus inférieur à 500 €, ce qui contribue à expliquer le manque d’efficacité du dispositif. La hausse du barème prévue dans ce projet de loi de finances changera la donne mais à la marge seulement.

Comme le souligne le très récent rapport de France Stratégie, les émissions de CO2 des voitures neuves en conditions de conduite réelle n’ont quasiment pas baissé depuis vingt ans. Ce bilan, malgré des avancées technologiques majeures et des objectifs européens clairs (95 g de CO2 en 2021 contre plus de 120 en 2018), est surtout la conséquence d’une réorientation des ventes vers des véhicules plus lourds.

En effet, le poids moyen des voitures neuves a considérablement augmenté – de 10 kg par an en 50 ans en France –, au point de surcompenser la baisse des émissions gagnée via l’optimisation des rendements des moteurs ou l’amélioration de l’aérodynamique. Il a été tiré vers le haut par l’augmentation très forte des ventes de SUV, jusqu’à 1 fois et demie à deux fois plus lourds que des citadines standards, qui comptent aujourd’hui pour un tiers du marché européen (40 % du marché français). La réduction des ventes en motorisations diesel - pour les raisons sanitaires et écologiques que nous connaissons - et la faible croissance de celles de l’électrique contribuent à faire de ces véhicules de véritables gouffres énergétiques : en 2017 et 2018, les émissions mesurées en laboratoire ont augmenté pour la première fois depuis 25 ans.

De plus, l'augmentation du poids des véhicules pose de sérieux problèmes même lorsqu'elle concerne des véhicules dits « propres ». Comme pour le thermique, l'augmentation du poids génère une augmentation de la consommation d'énergie. Par ailleurs, la production de ces grands véhicules est particulièrement consommatrice en ressources naturelles et en énergie, notamment lorsque d'imposantes batteries électriques sont nécessaires. Selon France Stratégie, un gros SUV électrique peut émettre plus de CO<sub>2</sub> sur son cycle de vie qu'une petite voiture essence.

Prendre en compte le poids du véhicule dans le calcul du bonus/malus écologique est donc essentiel pour répondre aux défis actuels et intégrer les évolutions de la demande et des comportements.

Un dispositif comparable est appliqué par la Norvège, qui a atteint dès 2016 l'objectif européen des 95 gCO<sub>2</sub>/km à l'échelle de la flotte de véhicules vendus.

Notons qu'un tel dispositif permettrait d'inciter les constructeurs à fabriquer des voitures plus légères mais aussi d'avantager les petites voitures sobres en énergie, qui restent souvent celles achetées par les ménages modestes, et de désavantager les gros véhicules « luxe » qui bénéficient parfois aujourd'hui de bonus sans être écologiquement responsables.

Le dispositif n'appliquerait de « malus poids » qu'aux véhicules de plus de 1300 kg - 1700 kg pour les véhicules électriques - un seuil qui exclurait de nombreux véhicules plébiscités par les Français, pour ne s'appliquer qu'aux véhicules les plus lourds. Le malus poids est plafonné à 10 000 euros.

Il protège les familles en appliquant une réfaction similaire à celle en vigueur pour les émissions de CO<sub>2</sub> à la composante poids (300 kg ou 550 kg pour les véhicules électriques).

Les recettes supplémentaires tirées de ce nouveau dispositif permettront de financer le bonus automobile et de prime à la conversion. En cas d'excédents, il pourra permettre de renforcer ces mesures afin d'accompagner au mieux les ménages français dans la transition. Un bonus sur les voitures les plus légères pourrait aussi être envisagé afin de renforcer l'incitation à se tourner vers ces véhicules.

A titre indicatif, la formule proposée entraîne l'application des tarifs suivants :

<b>Masse du véhicule (en kilogrammes)</b>	<b>Tarif 2020 (en euros)</b>
Inférieure à 1300 (ex : Citroen Cactus, Polo, Corsa, Ford fiesta, Renault Captur, Peugeot 2008, Dacia Duster, C3 Crossair, 308, Seat Lean, Megane, Zoé grâce à la réfaction sur le poids, Grand Scénic en cas de réfaction familles nombreuses)	0
1350 (ex. Audi A3)	750
1400 (ex. Peugeot 3008)	1500

---

1500 (ex. Mercedes GLA, Grand Scénic, BMW X2)	3000
2000 (ex. Audi Q8)	10 000
2500 (ex. Tesla modèle X, Audi e-tron)	10 000