

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF340

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Castellani, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 18, insérer l'article suivant:**

L'article L. 251-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aides financées via ce fonds prennent en compte les émissions de gaz à effet de serre et le poids des véhicules. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ce que le fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres prenne en compte le poids des véhicules dans l'attribution des « bonus » automobile.

Comme le souligne le rapport de France Stratégie, les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves en conditions de conduite réelle n'ont quasiment pas baissé depuis vingt ans, malgré des avancées technologiques majeures. Ce résultat est dû à une réorientation des ventes vers des véhicules plus lourds, avec un poids moyen des voitures neuves ayant augmenté de 10kg par an en 50 ans. En 2017 et 2018, les émissions mesurées en laboratoire ont augmenté pour la première fois depuis 25 ans.

En outre, l'augmentation du poids des véhicules impacte également les véhicules dits « propres », d'une part car leur production est davantage énergivore et consommatrice en ressources naturelles, et d'autre part car elle accroît leur consommation en énergie. Ainsi, 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.

L'instauration d'un dispositif de bonus-malus écologique permettant de prendre en compte le poids du véhicule est essentiel afin que les incitations orientent réellement les consommateurs vers l'achat de voitures moins énergivores et consommatrices en ressources naturelles. Un tel dispositif comporte également une dimension sociale, en baissant le prix des « petites voitures », souvent achetées par les ménages modestes, et en désavantageant les gros véhicules « luxe » qui bénéficient parfois aujourd'hui de bonus sans être avantageux pour l'environnement.

Un dispositif comparable est appliqué par la Norvège, qui a atteint dès 2016 l'objectif européen des 95 g/km.