

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2032

présenté par

M. Orphelin, Mme Bagarry, Mme Batho, Mme Cariou, Mme Chapelier, M. Chiche, Mme Yolaine de Courson, Mme De Temmerman, Mme Forteza, Mme Gaillot, M. Julien-Laferrière, M. Nadot, M. Taché, Mme Tuffnell, M. Villani, Mme Wonner et Mme Thillaye

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

L'article 1011 *bis* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le *a*) du II est complété par les mots : « et sur la masse du véhicule ».

2° Le premier alinéa du III 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 : ».

3° Le tableau du *a* du III est ainsi rédigé :

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre) - norme WLTP	Tarif (en euros)
inférieur à 123	0
123	50
124	143
125	236
126	329
127	422
128	515
129	609
130	702
131	795
132	888
133	981
134	1074
135	1172
136	1276

137	1386
138	1504
139	1629
140	1761
141	1901
142	2049
143	2205
144	2370
145	2544
146	2726
147	2918
148	3119
149	3331
150	3552
151	3784
152	4026
153	4279
154	4542

155	4818
156	5105
157	5404
158	5715
159	6039
160	6375
161	6724
162	7086
163	7462
164	7851
165	8254
166	8671
167	9103
168	9550
169	10011
170	10488
171	10980
172	11488

173	12012
174	12552
175	13109
176	13682
177	14273
178	14881
179	15506
180	16149
181	16810
182	17490
183	18188
184	18905
185	19641
au-delà de 185	736 € par gramme

4° Le a du III est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le tarif relatif à la masse du véhicule, dit « composante poids » (CP), est applicable aux véhicules dont la masse est supérieure à 1400 kilogrammes. Il est exprimé en euros et déterminé à partir de la masse du véhicule (M), exprimée en kilogrammes, selon la formule suivante :

« $CP = 10 \times (M - 1400 \text{ kg})$

« Les véhicules électriques dont la masse est inférieure à 1,8 tonne et les véhicules hybrides rechargeables dont la masse est inférieure à 1,7 tonne, batterie incluse, sont exemptés de la composante poids du malus.

« Pour la détermination de la composante poids, la masse du véhicule est diminuée de 300 kilogrammes pour les foyers comptant au moins trois enfants à charge au sens de l'article L. 521-1 du code de la sécurité sociale, pour un seul véhicule de cinq places assises et plus par foyer. La demande de remboursement est faite dans les mêmes conditions que celles exposées à l'alinéa 4 du b du quatrième alinéa. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à augmenter fortement le barème du malus automobile, et à y ajouter un critère relatif au poids des véhicules. Le malus comprendrait ainsi deux composantes complémentaires l'une de l'autre : les émissions de CO2 et le poids du véhicule.

Il s'agit à la fois de porter la mesure proposée sur ce sujet par la Convention citoyenne pour le climat et de reprendre la proposition portée en ce sens par plusieurs parlementaires depuis la discussion de la loi d'orientation des mobilités.

Pour que le soutien à l'industrie automobile soit cohérent avec nos objectifs de transition écologique, il est essentiel d'envoyer un signal clair aux constructeurs et aux consommateurs : l'achat de véhicules sobres peu émetteurs est encouragé ; en revanche l'achat de véhicules trop émetteurs de CO2 ou trop lourds (et donc consommateurs d'énergie et de ressources naturelles) est découragé.

Le tarif du malus doit envoyer un réel signal prix en cohérence avec les objectifs européens d'émissions de CO2 : l'achat d'un véhicule est soumis au malus dès lors que ses émissions excèdent 95gCO2/km selon la norme NEDC (seuil européen) soit 123gCO2/km selon la nouvelle norme WLTP. Le malus est par ailleurs déplafonné conformément à la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, le plafonnement n'étant pas justifié.

Par ailleurs la prise en compte du seul indicateur CO2 n'est pas suffisante pour traduire l'impact environnemental des véhicules. Un petit véhicule a, sur l'ensemble de sa durée de vie, une empreinte environnementale bien moindre qu'un véhicule lourd, le calcul des émissions à l'échappement ne prenant pas en compte l'ensemble des impacts climatiques et environnementaux sur l'ensemble du cycle de vie.

Cette nouvelle composante poids permettra de plus d'envoyer un réel signal incitant les constructeurs à fabriquer des voitures plus légères, alors que les tendances de marché actuelles voient augmenter de manière croissante la part des ventes de véhicules lourds. Le poids moyen des voitures neuves a considérablement augmenté : augmentation de 10 kg par an en 50 ans en France !

Enfin, au delà de leur impact sur le climat, les véhicules lourds tels que les SUV posent d'importantes questions de sécurité, tant pour les occupants des véhicules que pour les autres usagers de la voie publique notamment en ville (dangerosité accrue pour les piétons démontrée par les études récentes).

Cet amendement répond à la proposition SD C.2 de la Convention citoyenne pour le climat.