

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CF1384

présenté par

M. Orphelin, Mme Bagarry, 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 et Mme Wonner

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 4, insérer l'article suivant:**

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

1° A la fin du a du II après les mots : « de dioxyde de carbone émis par kilomètre », sont insérés les mots : « et sur la masse dudit véhicule » ;

2° Le a) du III est complété par trois 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 1 400 kilogrammes. Il est déterminé à partir de la masse du véhicule (M), exprimée en kilogrammes, selon la formule suivante :

« $CP = 15 \times (M - 1400 \text{ kg})$

« Les véhicules électriques de moins de 1,8 tonne et les véhicules hybrides rechargeables de moins de 1,7 tonne, batterie incluse, sont exemptées de la composante poids prévue au présent III. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

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

Alors que dans le cadre du plan de soutien à l'automobile près de 600 millions d'euros viennent financer des aides à l'acquisition de véhicules neufs, aucune disposition ne vient inciter les constructeurs et les acheteurs à se tourner vers des véhicules moins lourds et moins consommateurs d'énergie.

Ainsi, la prise en compte du seul indicateur CO2 n'est pas suffisante pour traduire l'impact environnemental des véhicules, et envoyer un réel signal prix. 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 compte l'ensemble de des impacts climatiques et environnementaux. De plus, un tel dispositif permettrait d'envoyer un réel signal et inciter les constructeurs à fabriquer des voitures plus légères mais aussi d'avantager les petites voitures sobres en énergie, alors que les tendances de marché actuelles voient augmenter de manière croissante la part de véhicules lourds vendus (en effet, le poids moyen des voitures neuves a considérablement augmenté – de 10 kg par an en 50 ans en France-). Enfin, au delà de leur impact sur le climat, les véhicules lourds comme les SUV posent de vraies questions de sécurité, tant pour les occupants des véhicules que pour les autres usagers de la voie publique.