

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-195

présenté par

M. Le Fur, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Audibert, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Blin, Mme Boëlle, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Bouchet Bellecourt, M. Bouley, M. Bourgeaux, M. Brun, M. Cattin, M. Cinieri, M. Cordier, Mme Corneloup, Mme Dalloz, M. Rémi Delatte, M. Deflesselles, M. Descoeur, M. Pierre-Henri Dumont, M. Ferrara, M. Grelier, M. Hetzel, M. Kamardine, Mme Kuster, M. de la Verpillière, Mme Levy, M. Marleix, M. Emmanuel Maquet, M. Menuel, Mme Meunier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Quentin, M. Reiss, M. Rolland, M. Saddier, M. Sermier, Mme Serre, M. Teissier, Mme Valentin, M. Vatin et M. Viala

ARTICLE 14

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« VI. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport portant sur l'utilisation des crédits issus du malus automobile. Le rapport présente également une évaluation, sur le plan économique, social et environnemental, des dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Chaque année, la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules rapporte plus de 600 millions d'euros, faisant dépasser les prévisions inscrites dans la loi de finances initiale. Les excédents du malus devraient permettre de financer les politiques de transition écologique et énergétique du parc automobile.

D'autant que le projet de loi de finances supprime le compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres ». Ainsi, les recettes du malus et les dépenses relatives aux bonus sont rattachées au budget général de l'État. Si la mécanique d'un compte d'affectation spéciale était rigide et ne permettait pas de souplesse dans l'utilisation des crédits, cette nouvelle structuration porte le risque de diluer les recettes du malus dans le budget général de l'État et de ne pas créer une

politique vertueuse de réaffectation des recettes au financement des politiques de soutien telles que les primes à la conversion et les bonus.

Rappelons qu'en 2019, l'équilibre bonus-prime à la conversion / malus devrait être en excédent de 100 millions d'euros – 800 millions d'euros récoltés au titre du malus, et 700 millions d'euros engagés au titre des primes à la conversion et des bonus. Ce solde positif devrait être utilisé pour favoriser la politique écologique ambitieuse affichée par le Gouvernement.

Parallèlement, le présent amendement propose d'effectuer une évaluation précise des dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres – bonus et primes à la conversion – qui constituent des outils indispensables et efficaces pour accompagner les ménages dans la transition vers un parc automobile plus vertueux, comme en témoigne le succès considérable de la prime à la conversion en 2018, puis sur le premier semestre 2019. Toutefois, les restrictions apportées à la prime à la conversion au 1^{er} août 2019 excluent les véhicules d'occasion thermiques et ciblent des modèles de véhicules particulièrement coûteux, pour des publics cibles très modestes qui seront dans l'incapacité d'acquérir ce type de véhicule. De surcroît, les montants d'aides ont été fortement diminués.

S'agissant des bonus, l'aide demeure trop restrictive en ne visant que des véhicules 100 % électriques, excluant de fait les véhicules hybrides rechargeables.

Il est donc indispensable de procéder à une évaluation de ces dispositifs, de sorte que ces aides puissent bénéficier en priorité aux ménages les plus modestes, avec des montants suffisamment significatifs pour leur permettre d'être en capacité réelle d'acheter des véhicules plus vertueux, qu'ils soient électriques ou de motorisation thermique faiblement émettrice.