

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° I-1954

présenté par

M. François-Michel Lambert

ARTICLE 14

Après l'alinéa 180, insérer les deux alinéas suivants :

« 1° A Le III de l'article 1011 *bis* est complété par un c ainsi rédigé :

« c) Pour l'ensemble des véhicules mentionnés aux a et b du II, le tarif de la taxe est modulé selon le poids du véhicule, dans la limite du montant fixé à la seconde colonne de la dernière ligne des tableaux du a et du b du présent III ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à intégrer au calcul du « malus » automobile la question du poids des véhicules. Le malus serait alors modulé selon le poids du véhicule, dans la limite du montant maximum de malus qui est aujourd'hui applicable aux véhicules les plus polluants.

Comme le souligne le rapport de France Stratégie, les émissions de CO2 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 CO2 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.