

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° II-CF908

présenté par

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

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 45, insérer l'article suivant:**

I. – Après le 35° du II de la section V du chapitre premier du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts, est inséré un 36° ainsi rédigé :

« 36° Crédit d'impôt accordé au titre du bonus poids pour l'achat d'une voiture légère ».

II. – Au sein de ce 36° , est inséré un article 200 *septdecies* ainsi rédigé :

« Art. 200 septdecies. L'achat d'un véhicule particulier de masse inférieure à 1200 kilogrammes ouvre droit à un crédit d'impôt sur le revenu, calculé en fonction de la masse du véhicule en application du barème suivant :

Masse du véhicule en kg	Bonus en euros
strictement inférieure à 800	4000

L'excédent éventuel de crédit d'impôt est remboursé. »

III. – L'article 1012 *ter* du code général des impôts, dans sa rédaction résultant de l'article 14 du présent projet de loi de finances est ainsi modifié :

1° Au I, après le mot : « carbone », sont insérés les mots « et sur la masse ».

2° Au A du II, après le mot : « administratifs », la fin de l'alinéa est ainsi modifié : « et de la masse des véhicules, par le cumul de l'un des barèmes suivants s'agissant des émissions de dioxyde de carbone ou de la puissance administrative et du barème prévu au C du III s'agissant de la masse : »

3° Le III est complété par un C ainsi rédigé :

« C. – Le barème relatif à la masse du véhicule, dit « composante poids » (CP), est applicable aux véhicules dont la masse est supérieure ou égale à 1 300 kilogrammes. Il est déterminé à partir de la masse du véhicule (M), exprimée en kilogrammes, selon les formules suivantes :

« Pour les véhicules dont la masse est supérieure ou égale à 1300 kilogrammes et strictement inférieure à 1500 kilogrammes : $CP = 5 \text{ €} \times (M - 1300)$.

« Pour les véhicules dont la masse est supérieure ou égale à 1500 kilogrammes et strictement inférieure à 1700 kilogrammes : $CP = 10 \text{ €} \times (M - 1300)$.

« Pour les véhicules dont la masse est supérieure ou égale à 1700 kilogrammes : $CP = 20 \text{ €} \times (M - 1300)$.

« Pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables dont la masse est supérieure ou égale à 1800 kilogrammes, batterie incluse : $CP = 20 \text{ €} \times (M - 1800)$.

« Les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables dont la masse est strictement inférieure à 1800 kilogrammes, batterie incluse, sont exemptés de la composante poids du malus. »

4° Au premier alinéa du IV, les mots : « ou la puissance fiscale » sont remplacés par les mots : « la puissance fiscale et la masse ».

5° Au 1° du IV, les mots : « 1 cheval administratif par enfant » sont remplacés par les mots : « pour le barème mentionné au A du III du présent article, 1 CV par enfant pour le barème mentionné au B du même III ou 300 kilogrammes pour le barème mentionné au C dudit III ».

II. – Cet article entre en vigueur au 1^{er} janvier 2022.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **créer à partir de 2022 un bonus-malus dépendant du poids des véhicules**, afin d'inciter consommateurs et constructeurs à s'orienter vers des voitures plus légères.

Pour ce faire, l'amendement crée un bonus au moyen d'un crédit d'impôt sur le revenu (remboursable pour les ménages non imposables), et un malus ajouté au malus automobile sur le CO2. Le malus automobile comprendra désormais deux composantes complémentaires l'une de l'autre, émissions de CO2 et 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.

La prise en compte du seul indicateur CO2 n'est pas suffisante pour traduire l'impact environnemental des véhicules. **Un véhicule plus lourd a une empreinte environnementale**

supérieure du fait de l'énergie supplémentaire nécessitée par son déplacement, et de la matière supplémentaire nécessaire pour sa fabrication. Dans le cas des véhicules électriques ou hybrides l'empreinte environnementale est également bien plus importante lorsque le poids de la voiture augmente, principalement du fait de la batterie plus conséquente, qui nécessite davantage d'énergie pour sa fabrication. Le poids est en conséquence un bon indicateur des émissions de CO2 liées à l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule.

Plusieurs pays européens ont intégré la composante poids dans la taxation des véhicules, notamment la Norvège et la Suisse.

Cette nouvelle composante poids permettra 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 augmenté de 10 kg par an en 50 ans en France !

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 (la dangerosité accrue pour les piétons a été démontrée par des études récentes).

Ils posent enfin des difficultés de partage de l'espace public puisqu'ils sont généralement plus encombrants.

Le bonus concerne l'achat de véhicules pesant moins d'1,2 tonne. Le poids moyen des véhicules vendus par les marques françaises en 2019 était de 1288 kg pour Renault et 1267 kg pour PSA, avec un certain nombre de petits modèles pesant moins lourd: le bonus s'appliquera à plusieurs modèles français figurant parmi le top 10 des ventes en 2019. La Peugeot 208, la Clio, la Twingo ou la Citroën C3 bénéficieront par exemple d'un bonus.

Le seuil de déclenchement du malus est **fixé à 1,3 tonne pour les voitures diesel et essence**, afin de se situer juste au-dessus du poids moyen des véhicules neufs vendus en France en 2019. Il est **fixé à 1,8 tonne pour les voitures électriques et hybrides rechargeables**, pour s'adapter à leur poids moyen plus important en raison notamment du poids des batteries.

A titre d'exemple, le malus:

- **ne s'appliquera pas aux modèles suivants:** la Peugeot 208 (qui est la citadine la plus vendue en France), la Peugeot 308 (berline la plus vendue en France), la Peugeot 2008, la Renault Clio, la Renault Twingo, la Citroën C3, la Dacia Sandero, la Renault Captur, ou la Dacia Duster sauf pour ses modèles les plus lourds (concernant les véhicules thermiques), ni à la Renault Zoé, la BMW I3, la Nissan Leaf, la Kiae-Niro ou la Smart Fortwo (véhicules électriques).
- **s'appliquera aux modèles suivants, notamment à des SUV:** la Peugeot 3008 (avec toutefois un malus modéré, entre 100 et 900€ selon le modèle, pour le SUV le plus vendu en France), la Renault Kadjar ou encore la Volkswagen Tiguan, ainsi qu'à la Tesla Model S ou Model 3 pour certaines de leurs versions.

Sur la base des véhicules vendus en 2019, 85% des véhicules thermiques auraient eu un malus nul ou inférieur à 1000 €, 8% auraient eu un malus supérieur à 2000 € et 2% seulement un malus supérieur à 5000 €. Pour les électriques, 95% des véhicules vendus en 2019 auraient eu un malus nul ou inférieur à 1000 €, et 5% un malus supérieur à 2000 €.

Sur le top 10 des ventes de voitures thermiques en 2019 en France, il existe pour 7 modèles sur les 10 au moins une version du modèle non soumise aux malus poids et CO2 issus de la présente proposition.

Les familles nombreuses ne seront pas défavorisées par ce malus poids, puisqu'une réfaction est prévue, similaire à celle qui est actuellement en vigueur pour les émissions de CO2: le seuil du déclenchement du malus poids est augmenté de 300 kilogrammes pour les personnes qui assument la charge d'au moins trois enfants. A titre d'exemple, une famille nombreuse ne paiera aucun malus au titre du poids pour acheter une Renault Scenic (1582 kg).

Il est rappelé qu'en France les voitures neuves sont achetées par des entreprises et des ménages aisés, les personnes moins aisées achetant principalement des véhicules d'occasion et n'étant donc pas concernées par cette augmentation du malus. Par ailleurs, il existe une corrélation entre le coût du véhicule, son poids et ses émissions de CO2: les personnes achetant des véhicules neufs peu coûteux seront donc soumis à des malus poids nuls ou peu élevés.

Enfin, **le malus poids sera favorable aux marques françaises**: sur leurs ventes de voitures thermiques en 2019, le poids moyen des véhicules des constructeurs Renault et PSA est inférieur au seuil de 1300 kg fixé pour le malus poids (1288 kg pour Renault et 1267 kg pour PSA). Le poids moyen des véhicules des principaux constructeurs étrangers est plus élevé : 1565 kg pour BMW, 1539 kg pour Daimler, 1400 kg pour Volkswagen ou encore 1309 kg pour Toyota-Mazda.

Cet amendement correspond à une mesure largement défendue. Il répond à la proposition SD C.2 de la Convention citoyenne pour le climat, et aux appels en ce sens de France Stratégie, du Haut Conseil pour le climat, et de nombreuses associations environnementales. Il reprend une mesure proposée au projet de loi de finances pour 2020 et a été complété par des éléments issus de la transcription législative de la proposition SD-C1.2 de la Convention citoyenne pour le climat, d'une part, et du Réseau Action Climat et du WWF d'autre part.