

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 721

présenté par

Mme Batho, M. Julien-Laferrière, M. Villani, Mme Bagarry, Mme Forteza, Mme Gaillot et
M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

L'article 1012 *ter* A du code général des impôts, dans sa rédaction résultant de l'article 171 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021, est ainsi modifié :

1° Le III est ainsi rédigé :

« III. – A. – Le tarif unitaire de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2022 est égal à 5 euros par kilogramme pour les véhicules dont le poids est inférieur à 1 500 kilogrammes.

« B. – Le tarif unitaire de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2022 est égal à 10 euros par kilogramme pour les véhicules dont le poids est compris entre 1 500 et 1 700 kilogrammes.

« C. – Le tarif unitaire de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2022 est égal à 20 euros par kilogramme pour les véhicules dont le poids est supérieur à 1 700 kilogrammes.

« D. – Le seuil minimal de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2022 est égal à 1 300 kilogrammes. »

2° Le V est ainsi rédigé :

« 1° Sont exonérées de la taxe les délivrances des certificats portant sur les véhicules mentionnés aux 1° et 2° du V de l'article 1012 *ter* ;

2° Sont exonérées de la taxe les délivrances des certificats portant sur les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité ;

3° Pour les véhicules hybrides rechargeables de l'extérieur, lorsque l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville déterminée lors de la réception est supérieure à 50 kilomètres, le tarif unitaire de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2022 est égal à 20 euros par kilogramme et le seuil minimal de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2022 est égal à 1 800 kilogrammes.

Pour l'application du présent 2°, sont retenues les définitions et méthodes de détermination du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 et, pour les autres véhicules, des définitions équivalentes prévues par arrêté du ministre chargé des transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement répond à la proposition SD – C1.2 de la Convention Citoyenne pour le Climat : « Renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte. »

Pour des raisons physiques, plus une voiture est lourde, plus son moteur dépense de l'énergie pour la faire avancer. Le poids croissant des véhicules annule les gains technologiques obtenus en matière de consommation d'énergie : à poids donné, une voiture consomme de moins en moins... mais comme la consommation d'énergie diminue moins vite que le poids des véhicules n'augmente, les efforts technologiques sont inefficaces. Ainsi, les SUV émettent en moyenne 20 % de CO₂ de plus qu'une voiture standard.

Au niveau national et international, les SUV représentent la deuxième source de hausse des émissions mondiales (derrière respectivement les secteurs de l'aérien et de l'énergie) (sources AIE 2019 et WWF 2020). Il s'agit d'une tendance forte du marché automobile qui touche l'ensemble des gammes de véhicules de la citadine à la berline. En 10 ans (2008-2018) les SUV sont ainsi passés de 5 à 36 % des ventes en France.

Le seuil de 1800 kg adopté dans la Loi de finances 2021 est très insuffisant car ne permet de couvrir que 2,6 % des ventes véhicules, contre 40 % des véhicules thermiques, et 18 % des électriques avec un seuil à 1300kg.

Pour contenir et inverser la tendance à l'augmentation du poids moyen qui affecte tous les segments de l'offre automobile, le présent amendement prévoit :

- la baisse du seuil d'entrée dans la taxe sur la masse en ordre de marche à 1300 kg ;
- l'application d'un barème progressif ;
- l'élargissement du champ de la taxe aux véhicules électriques et hybrides rechargeables, et l'application d'un barème spécifique pour ces véhicules.

Les paramètres établis (traitement des véhicules d'occasion, abattements, exonérations, plafond) ne sont pas modifiés.

Cet amendement est inspiré de propositions du WWF France et du think tank « The Shift Project ».