

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 957

présenté par

M. Pancher, Mme De Temmerman et M. François-Michel Lambert

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 déterminé par le barème suivant :

«

Masse en ordre de marche (en kilogrammes)	Tarif unitaire (en euros par kilogramme)
Inférieure à 1 500	5
Supérieure ou égale à 1 500 et inférieure à 1 700	10
Supérieure ou égale à 1 700	20

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

« C. – Pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité et 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 C, 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. » ;

2° Le V est ainsi rédigé :

« V. – 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*. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objet d'ajuster le barème de la taxe sur la masse en ordre de marche (malus poids), afin de l'adapter à l'objectif poursuivi de stabilisation et de diminution du poids moyen des modèles commercialisés. Il répond à la proposition SD – C1.2 de la Convention citoyenne pour le climat.

Du fait de leur carrosserie augmentée (plus longue, plus large et plus lourde), les SUV émettent en moyenne 20 % de CO₂ de plus qu'une voiture standard. Au niveau national et international, ils 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 (WWF 2020).

Le seuil de 1800 kg adopté dans la Loi de finances 2021 apparaît 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 d'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 issu de discussions avec le WWF France.