

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-1823

présenté par

M. Leseul, M. Potier, Mme Jourdan, M. Garot, Mme Lamia El Aaraje, M. Aviragnet, M. Jean-Louis Bricout et Mme Santiago

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 8, 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 est ainsi modifié :

1° Le III est ainsi rédigé :

« III. – A. – Le tarif unitaire de la taxe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 est déterminé par le barème suivant :

<b>Masse en ordre de marche (en kilogrammes)</b>	<b>Tarif unitaire (en euros par kilogramme)</b>
Inférieure à 1400	5
Supérieure ou égale à 1400 et inférieure à 1700	10
Supérieure ou égale à 1700	20

« B. – Le seuil minimal de la taxe à compter du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2022 est égal à 20 euros par kilogramme et le seuil minimal de la taxe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 est égal à 1 800 kilogrammes.

« Pour l'application du présent alinéa, sont retenues les définitions et méthodes de détermination du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> 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 premier alinéa du V est ainsi rédigé :

« V. – Sont exonérées de la taxe les délivrances des certificats portants 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) adoptée dans le projet de loi de finances pour 2021, afin de l'adapter à l'objectif poursuivi de stabilisation et de diminution du poids moyen des véhicules commercialisés.

La décennie a été marquée par la multiplication par 7 des ventes de SUV, dont les modèles français sont en moyenne plus lourds de 200 kg qu'une voiture standard. Sur cette même période, le poids moyen des véhicules essence a augmenté de 14 %. En 2018, les SUV représentaient plus d'un tiers des ventes de véhicules neufs. Pour donner un ordre d'idée, les SUV sont majoritaires dans les classes C à F, qui émettent entre 121 et 250 grammes de CO2 par kilomètre, contre moins de 120 pour les classes A et B.

De manière générale, les SUV et les véhicules lourds sont également les plus dangereux. Une étude américaine réalisée par le quotidien Detroit Free Press démontre qu'en cas de collision, les piétons ont deux à trois fois plus de risques de décéder s'ils sont percutés par un SUV ou un pick-up.

Le présent amendement propose ainsi de diminuer le seuil du poids minimal de déclenchement du malus.