

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II-2327

présenté par

M. Bayou, Mme Sas, Mme Arrighi, M. Ben Cheikh, Mme Belluco, Mme Chatelain, M. Fournier, Mme Garin, M. Iordanoff, M. Julien-Laferrière, Mme Laernoës, M. Lucas, Mme Pasquini, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sebaihi, M. Taché, Mme Taillé-Polian et M. Thierry

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 42, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

I. – L'article 107 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est ainsi rédigé :

« Art. 107. – I. – À titre expérimental et pour une durée de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2023, les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier peuvent consentir, sous conditions de ressources, un prêt ne portant pas intérêt aux personnes physiques et morales, afin de financer l'acquisition :

« a) d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 2,6 tonnes émettant une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à 50 grammes par kilomètre ;

« b) des cycles, des cycles à pédalage assisté et des remorques électriques pour cycles ;

« c) pour les ménages les plus modestes, d'un véhicule certifié «crit'air 1», au sens de la classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route.

« II. – Le prêt mentionné au I du présent article assure également l'avance des différentes aides et droits déjà existants pour l'acquisition d'un véhicule propre tels que la prime à la conversion, le bonus écologique et le microcrédit véhicules propres.

« III. – Le risque de défaillance du prêt mentionné au I du présent article est garanti par l'État à hauteur de 75 %.

« IV. – Les modalités de la mise en œuvre de cette expérimentation sont définies par décret en Conseil d'État. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de modifier les conditions d'application du prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m) adopté dans le cadre de la loi Climat et Résilience. Ce dispositif vise à limiter au maximum le reste à charge des ménages les plus modestes contraints de s'équiper d'un nouveau véhicule moins polluant, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE). Néanmoins le dispositif adopté revêt plusieurs limites qui risquent d'en limiter l'efficacité tant sur le plan social que environnemental.

Cet amendement propose de faire bénéficier le PTZ-m d'une garantie de l'État à hauteur de 75%. La garantie du prêt par l'État doit permettre aux personnes en fragilité bancaires de bénéficier d'un PTZ-m. En effet, la possibilité pour les organismes prêteurs de bénéficier d'un crédit d'impôt est un dispositif intéressant mais insuffisant pour garantir un déploiement rapide et généralisé du PTZ-m à la hauteur de l'enjeu ZFE. Sur le même modèle que le microcrédit, cette garantie de l'État pourra être assurée par le Fonds de Cohésion Sociale dont la gestion revient à BPI France.

Cet amendement propose de généraliser le PTZ-m sur tout le territoire. En l'état, le dispositif conditionne l'éligibilité aux seuls ménages « domiciliés dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité rendue obligatoire en application du deuxième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales ». Cela complexifie inutilement la mise en œuvre, au regard notamment la qualification de la notion de « proximité » et le traitement des collectivités qui mettent en œuvre une ZFE de manière volontaire bien que n'y étant pas obligées légalement (Lille et Bordeaux par exemple). De plus, cette conditionnalité ne permettrait pas d'anticiper les futures obligations de mise en œuvre d'une ZFE qui concerneront environ 35 agglomérations supplémentaires au 31 décembre 2024.

Afin de concilier les enjeux de transition écologique et de justice sociale, cet amendement propose de rendre éligible les véhicules Crit'Air 1 au PTZ-m pour les ménages bénéficiaires de la super prime à la conversion (RFR par part < 6 300€ ou « grosrouleur »).

Cet amendement propose par ailleurs de mettre en cohérence le PTZ-m avec les évolutions récentes de la prime à la conversion (PAC) en rendant éligible au PTZ-m les VAE et vélos-cargo. En effet, après PAC, le reste à charge pour l'achat d'un VAE demeure trop important pour certains ménages (environ 1200€). Il est donc nécessaire de permettre à ces ménages de bénéficier du PTZ-m au même titre que les ménages acquérant un nouveau véhicule automobile.

Enfin, cet amendement propose d'articuler le PTZ-m avec l'ensemble des aides à l'acquisition existantes, notamment la prime à la conversion et le bonus écologique d'occasion, afin d'éviter l'avance des aides par les ménages modestes.

Un décret en conseil d'État précise les modalités de mise en œuvre du PTZ-m, notamment les conditions de ressources permettant l'éligibilité au dispositif. Les critères seront inspirés de ceux applicables à la super prime à la conversion. Les ménages éligibles doivent disposer d'un revenu fiscal de référence (RFF) par part inférieur à 6300€ ou bien entrer dans la catégorie "gros rouleur" (c'est-à-dire les ménages dont le RFF par part est inférieur ou égal à 13 489 € et dont la distance entre le domicile et le lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel). En plus de ces conditions, et afin d'encourager la transition du parc automobile vers les véhicules électriques, nous recommandons d'ouvrir l'éligibilité au PTZ-m à tous les ménages ayant un RFF par part inférieur ou égal à 13 489€ à condition que le véhicule concerné soit un véhicule électrique ou un véhicule hybride rechargeable.

Cet amendement est proposé par le Réseau Action Climat, le Secours Catholique et le WWF France.