

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II-2462

présenté par

Mme Dufour, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Carrière, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, Mme Taurine, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

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

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 oeuvre de cette expérimentation sont définies par décret en Conseil d’État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de modifier les conditions d’application du prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m) afin d’en renforcer l’efficacité et d’accélérer sa mise en oeuvre.

Cet amendement a été rédigé par le Réseau Action Climat, le Secours Catholique et le WWF France.

Le PTZ-m doit permettre de limiter au maximum le reste à charge des ménages les plus modestes contraint de s’équiper d’un nouveau véhicule moins polluant. Toutefois, le dispositif adopté comprend plusieurs limites qui risquent d’en limiter l’efficacité tant sur le plan social qu’environnemental.

Cet amendement propose plusieurs modifications à ce dispositif.

- Cet amendement propose de faire bénéficier le PTZ-m d’une garantie de l’État à hauteur de 75%. 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. Cette garantie de l’État pourra être assurée par le Fonds de Cohésion Sociale dont la gestion revient à BPI France. La garantie du prêt par l’État doit permettre aux personnes en fragilité bancaires de bénéficier d’un PTZ-m. Faute de quoi, le dispositif manquerait à son objectif initial d’aider les ménages les plus modestes à acquérir un nouveau véhicule moins polluant.

- Cet amendement propose de généraliser le PTZ-m sur à l’ensemble du territoire. En effet, conditionner l’éligibilité au PTZ-m 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 » risque de complexifier la mise en oeuvre du dispositif. Comment définir la notion de « proximité » ? Quid des agglomérations qui mettent en oeuvre une ZFE bien que non-obligées légalement (Lille et Bordeaux par exemple) ?

- Afin de concilier les enjeux de bifurcation écologique et de justice sociale, cet amendement propose également 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 « gros rouleur »).

- De plus, cet amendement propose 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.

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.