

ASSEMBLÉE NATIONALE
12 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N ° I-2408

présenté par
M. Leseul, M. Delautrette, Mme Jourdan, M. Bertrand Petit, M. Aviragnet, M. Baptiste,
Mme Battistel, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, M. David, M. Delaporte,
M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Karamanli,
Mme Keloua Hachi, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, Mme Pires Beaune, M. Potier,
Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, M. Vallaud, M. Vicot et les membres
du groupe Socialistes et apparentés (membre de l’intergroupe Nupes)

ARTICLE 14

I. – Rédiger ainsi le tableau de l’alinéa 42 :

BARÈME POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2024	
Fraction de la masse en ordre de marche (kg)	Tarif marginal (€)
Jusqu’à 1 299	0
De 1 300 à 1 399	2,5
De 1 400 à 1 499	5
De 1 500 à 1 599	10
De 1 600 à 1 699	50
À partir de 1 700	150

II. – En conséquence, après l’alinéa 42, insérer les deux alinéas suivants :

- « Le barème est réévalué à la baisse chaque année de 30 kilogrammes jusqu’en 2040.
- « Un décret précise les modalités d’application du présent 3° et la liste des véhicules familiaux de catégorie M1 qui font l’objet d’une dérogation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à renforcer le malus poids des véhicules dans un triple objectif de baisse des émissions de CO₂, de justice fiscale et de financement de la transition écologique.

Depuis le 1er janvier 2022, une taxe assise sur la masse des véhicules ou « malus poids » vise à diminuer le poids des voitures proposées par les constructeurs automobiles. Concrètement, les véhicules particuliers neufs sont taxés à raison de 10 € par kg à partir de 1 800 kg.

Contrairement à l'objectif visé par le Gouvernement, ce calibrage ne permet pas d'inciter les constructeurs à diminuer le poids des modèles commercialisés : alors que le phénomène d'augmentation du poids affecte tous les segments de l'offre automobile (de la citadine à la berline) le malus au poids ne s'applique qu'à une niche de voitures représentant moins de 2 % des ventes de véhicules thermiques. Si le seuil était abaissé à 1 600 kg, le malus au poids frapperait toujours moins de 9 % des ventes réalisées en France et ne pourra pas davantage réorienter le marché français vers des modèles plus légers.

Dans ce contexte, il est proposé d'abaisser le seuil de déclenchement du malus à 1 300 kg. Un tel seuil de déclenchement permettrait de saisir 40 % des ventes françaises.

Ce nouveau barème permettrait de générer, pour l'année 2024, 1,96 milliard d'euros de recettes.

Ainsi, alors qu'un malus poids ajusté a minima (1 600 kg) limitera l'efficacité environnementale et privera l'État français de ressources budgétaires nouvelles au nom de quelques modèles qu'il n'est plus justifié de soutenir au regard de l'urgence climatique, une application large et progressive du malus automobile restaurera l'efficacité écologique du dispositif et permettra de constituer un premier « trésor de guerre écologique », fondé sur une stricte application du principe pollueur/payeur.

Cet amendement est le fruit d'échanges avec le WWF.