

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-3972

présenté par

M. Leseul, M. Delautrette, Mme Jourdan et M. Bertrand Petit

ARTICLE 14

Après l'alinéa 48, insérer les trois alinéas suivants :

« 6° À compter du 1^{er} décembre 2024, l'article L. 421-78 est ainsi rédigé :

« Art. L. 421-78. – Est exonéré tout véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'hydrogène.

« Pour le véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 300 kilogrammes, dans la limite de 15 % de cette même masse. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inclure les véhicules électriques particuliers dans le périmètre de la taxe sur la masse en ordre de marche autrement appelée « malus au poids » à compter du 1^{er} décembre 2024.

Avec la loi Climat et Résilience de 2021, la France est devenue le premier pays de l'Union européenne à se doter d'un malus au poids, qui taxe l'achat des véhicules thermiques neufs sur un critère de masse. Entré en vigueur en 2022, ce malus a jusqu'à présent été symbolique : en raison d'un seuil de déclenchement trop élevé (1,8 tonne), une infime partie des véhicules thermiques neufs sont concernés (2 % du marché). C'est pourquoi le Gouvernement envisage de diminuer le seuil d'application du malus aux véhicules thermiques pesant plus de 1600 kilogrammes et de l'appliquer aux véhicules hybrides rechargeables à partir de 2025. Cependant, force est de constater que les véhicules électriques demeurent exemptés du malus.

A l'heure actuelle, la transition du marché automobile vers le véhicule électrique s'inscrit dans ce contexte de prise de masse des véhicules et de « SUV-ification » du marché. L'analyse des données

d'immatriculation montrent que les parts de marché des e-SUV sont passées de moins d'une voiture électrique neuve vendue en France sur dix en 2017 (6 %) à environ une voiture électrique sur trois aujourd'hui (30 %).

Cette évolution est liée à un rétrécissement sans précédent de l'offre de voitures neuves autour des gros modèles : en 2019, les 6 principaux constructeurs européens (BMW, Mercedes, Renault, Stellantis, Volvo et Volkswagen) ne proposaient que 2 modèles d'e-SUV contre 33 en 2023 (chiffres issus d'un rapport de Transport & Environment paru en septembre 2023).

Ce phénomène de « SUV-ification » est triplement problématique. Sur le plan climatique, l'empreinte carbone d'un e-SUV est en moyenne plus importante que celle d'une voiture standard sur l'ensemble de son cycle de vie. D'autre part, les SUV étant en moyenne plus chers que leurs homologues de plus petite taille, leur omniprésence sur le marché réduit considérablement l'accessibilité du véhicule électrique. Enfin, la transition vers l'électrique par le SUV pose également un problème de ressources, la production de ces modèles générant une consommation plus importante de matières premières. De même, la recharge des grosses batteries des SUV sollicite plus fortement le réseau électrique.

Aussi, il est nécessaire d'apporter une réponse au phénomène actuel d'électrification par le SUV. L'application d'un malus au poids aux voitures électriques, avec un seuil de déclenchement adapté à 1,9 tonne, constituerait de ce point de vue une réforme utile.

D'après les calculs de l'UFC-Que Choisir et de Transport & Environment effectués d'après la base de données des immatriculations de voitures particulières neuves vendues en France en 2022 de l'Agence Européenne de l'Environnement, l'application d'un malus au poids à partir d'1,9 tonne toucherait 27 % des véhicules électriques neufs vendus en France. Ce seuil serait sans effet sur les véhicules électriques de marque française. En effet, seuls 0,22 % des véhicules électrique vendus en France en 2022 et de marque française font plus de 1,9 tonne. Le constat est identique pour les véhicules électriques assemblés en France : seuls 0,26 % des véhicules électriques vendus et assemblés en France font plus de 1,9 tonne. Un malus au poids sur les véhicules électriques favorisait donc la filière automobile nationale.

Une grande partie des modèles de véhicules électriques français qui seront produits en France à partir de 2024-2025 ne seraient pas concernés par ce nouveau malus : les Renault R-5 et Renault Scénic pèseront respectivement 1,5 tonne et 1,7 tonne. Les Peugeot E-308 et E-408 afficheront un poids de 1,7 tonne. Seule la Peugeot E-3008 devrait afficher un poids supérieur, d'environ 2,2 tonnes.

Aussi, afin d'inciter les constructeurs à une réduction du poids des véhicules électriques et des batteries, il est proposé d'élargir le malus au poids aux véhicules électriques. A noter que cette taxe ne sera mise en place qu'à partir du 1er décembre 2024 sur les véhicules neufs et que les exonérations applicables pour les familles nombreuses (à partir de 3 enfants) s'appliqueront de la même manière que pour le malus applicable sur les véhicules thermiques.

Cet amendement a été travaillé en coordination avec les ONG UFC-Que Choisir et Transport & Environment.