

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-4009

présenté par

M. Fournier et les membres du groupe Écologiste - NUPES

ARTICLE 14

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

«

BAREME POUR LES ANNEES A COMPTER DE 2024	
Fraction de la masse en ordre de marche	Tarif marginal (€)
Jusqu'à 1299	0
De 1300 à 1499	2,5
De 1500 à 1599	5
De 1600 à 1699	10
De 1700 à 1799	50
A partir de 1800	150

II. – En conséquence, substituer aux alinéas 45 et 46, les quatre alinéas suivants :

« 4° À compter du 1^{er} janvier 2025, 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 ou une combinaison hydrogène-électricité.

« « 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.

« 4 bis° L’article L. 421-79 est abrogé. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à proposer des barèmes plus pertinents écologiquement et économiquement et plus justes socialement en procédant à 3 changements :

- Il abaisse le seuil de déclenchement du malus poids pour les véhicules thermiques en le fixant à 1,3T et fixe un barème plus juste socialement.
- Il intègre les véhicules hybrides rechargeables à ce malus poids.
- Il fixe un abattement de 300 kg pour les véhicules électriques, permettant un déclenchement du malus à partir de 1,6T.

Ces évolutions répondent aux constats scientifiques et aux recommandations des experts :

Aujourd'hui, le malus poids ne concerne que 2,2% des SUV commercialisés dans le pays. Ce mécanisme va dans le bon sens mais il reste très peu incitatif. Il touche encore moins de 10% des ventes et le poids moyen des voitures vendues en France continue d'augmenter (+100 kilos en 2 ans).

La Fondation Jean Jaurès et Transport & Environnement rappelle que : "Cette évolution est une faillite climatique. Plus hauts, plus longs, plus larges et plus lourds, les SUV consomment plus de carburant (+ 20%) et émettent donc plus de CO2 que leurs équivalents standards. Au cours des dernières années, les émissions supplémentaires liées à leur poids croissant sur le marché automobile ont annulé les gains climatiques qui auraient dû résulter des progrès techniques sur les véhicules et les moteurs. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), la « SUV-ification » des voitures à pétrole a ainsi constitué l'une des principales causes de la croissance des émissions de CO2 sur la décennie 2010.

L'histoire est en train de bégayer sur le marché des véhicules électriques. Alors qu'en 2017, moins d'une voiture électrique neuve vendue en France sur dix était un SUV (6%), la proportion est aujourd'hui d'environ une voiture électrique sur trois (30%).

Cette évolution est triplement déplorable :

- Sur le plan climatique, elle limite les gains liés de la transition vers l'électrique. L'empreinte carbone totale d'un e-SUV est en effet 70% plus élevée que celle d'une voiture électrique standard
- Sur le plan social et environnemental : elle génère un surplus de consommation de ressources car qui dit plus grosses voitures dit plus de matières premières pour les produire (+ 75%)
- Sur la justice sociale : elle constitue une menace en matière de justice sociale et d'acceptabilité de la transition. Ces modèles sont en effet plus chers à l'achat que leurs homologues de plus petite taille (+ 59%), ce qui limite l'accessibilité de l'électrique, en particulier pour les ménages modestes.

Notre proposition, en plus d'être pertinente socialement et écologiquement, constitue également un levier de compétitivité pour les constructeurs français. En effet, beaucoup de modèles français, parmi les plus vendus en France, ne paieront aucun malus : c'est le cas de la Peugeot 208, de la Citroën C3, ou encore de la Peugeot 2008. Plus globalement, les modèles des constructeurs français sont en moyenne plus légers de 80 kg que leurs concurrents étrangers en 2022 et ce malus constituerait donc un avantage compétitif pour eux.

Enfin, c'est également un atout pour nos finances publiques puisque ces évolutions permettrait de générer, pour l'Etat, près de 2 milliards de recettes fiscales au titre de l'année 2024.

Cette proposition, inspirée des travaux du WWF France, est également cohérente avec les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat.