

**ASSEMBLÉE NATIONALE**10 octobre 2023

---

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° I-620

présenté par

M. Cinieri, M. Bony, M. Cordier, M. Taite, Mme Valentin, Mme Duby-Muller, M. Ray,  
M. Seitlinger et M. Descoeur

---

**ARTICLE 14**

Supprimer les alinéas 32 à 44.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

En application depuis le 1er janvier 2022 pour les véhicules de plus de 1,8 tonne, le « malus au poids », appelé "taxe sur la masse en ordre de marche", symbolise l'extrémisme fiscal dans lequel le gouvernement plonge les automobilistes depuis des années.

Comme on pouvait s'y attendre dès la création de cette taxe, le seuil des 1 800 kg est revu à la baisse, passant à 1 600 kg aux termes du présent article 14 du projet de loi de finances pour 2024. Ajouté au malus CO2, le « malus au poids » constitue une double peine pour les acheteurs de voitures neuves.

En effet, le malus CO2 varie déjà selon le poids, puisqu'une voiture plus lourde émet naturellement plus de CO2... et paie plus cher de malus. Les industriels automobiles estiment ainsi que pour chaque tranche de 100 kg, ce sont 10 g de CO2 supplémentaires qui sont émis par kilomètre. Le malus existant traitait donc déjà ce problème et l'augmenter ne fait qu'accroître le matraquage fiscal des conducteurs.

S'il est de bon ton de dénoncer l'embonpoint des voitures d'aujourd'hui, il ne semble pas superflu de rappeler que ces "kilos en trop" sont, entre autres, la conséquence d'une meilleure conception : le renforcement de la cellule de l'habitacle protège mieux les passagers, les zones déformables absorbent mieux les chocs en cas d'accident. Mais aussi, de l'ajout d'équipements que les pouvoirs publics ont parfois fini par imposer eux-mêmes, alors qu'ils étaient déjà présents sur la quasi-totalité de la production automobile (airbags, antibloquage de roues ABS, antidérapage ESP...), pour des raisons évidentes d'amélioration de la sécurité. Forcément, ce surpoids engendré par la modernité influe sur la consommation d'énergie, donc les émissions de gaz à effet de serre et les

polluants. Mais qui aujourd'hui, dans nos pays européens, accepterait de dégrader le niveau de sécurité des voitures au profit du CO2 ? Personne.

Les constructeurs travaillent d'arrache-pied pour alléger leurs véhicules, mais les matériaux auxquels il faut requérir pour aboutir à un allègement notable (aluminium, carbone) demeurent plus onéreux que l'acier.

Alors qu'aucune étude sur l'impact de cette taxe sur le poids, qu'il soit d'ordre environnemental, technique ou économique, n'a jamais été diligentée, c'est donc, une fois de plus, le portefeuille des conducteurs qui est sollicité.

Vu le contexte d'hyper-inflation que nous connaissons et les difficultés économiques majeures que rencontre aujourd'hui la très grande majorité des Français, il convient d'annuler cette hausse de la fiscalité.