

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CD273

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. Pilato, 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-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE 14

Substituer aux alinéas 41 à 43 les deux alinéas suivants :

« Art. L. 421-75. – A. - Le tarif unitaire de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2024 est déterminé par le barème suivant :

«

Masse en ordre de marche (en kilogrammes)	Montant (en euros par kilogramme excédant 1300 kilogrammes)
Inférieur à 1400	2,5
Entre 1400 et 1500	5
Entre 1500 et 1600	10
Entre 1600 et 1700	50
Supérieure ou égale à 1700	150

« B. Le seuil minimal de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2024 est égal à 1 300 kilogrammes. » ;

2° En conséquence, après l'alinéa 44, insérer les deux alinéas suivant :

« 3° *bis* Après l'article L. 421-75, il est inséré un article Art. L. 421-75-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 421-75-1* – Pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité et les véhicules hybrides rechargeables de l'extérieur, lorsque l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville déterminée lors de la réception est supérieure à 50 kilomètres, le tarif unitaire de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2024 est égal à 20 euros par kilogramme et le seuil minimal de la taxe à compter du 1^{er} janvier 2024 est égal à 1 800 kilogrammes. Pour l'application du présent alinéa, sont retenues les définitions et méthodes de détermination du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 et, pour les autres véhicules, des définitions équivalentes prévues par arrêté du ministre chargé des transports. » ;

3° En conséquence, le V est ainsi rédigé :

« V. – Sont exonérées de la taxe les délivrances des certificats portants sur les véhicules mentionnés aux 1° et 2° du V de l'article 1012 *ter* ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement des députés LFI-NUPES propose d'ajuster le malus poids pour désinciter l'achat de SUV et participer à la diminution du poids moyen des voitures commercialisées.

Le barème de la taxe sur la masse en ordre de marche (malus poids) adoptée dans le projet de loi de finances pour 2021, doit en effet être adapté à l'objectif poursuivi de stabilisation et de diminution du poids moyen des modèles commercialisés.

Du fait de leur carrosserie augmentée (plus longue, plus large et plus lourde), les SUV émettent en moyenne 20% de CO₂ de plus qu'une voiture standard. Au niveau national et international, ils représentent la deuxième source de hausse des émissions mondiales derrière les secteurs de l'aérien et de l'énergie. Il s'agit d'une tendance forte du marché automobile qui touche l'ensemble des gammes de véhicules de la citadine à la berline.

En 10 ans, les SUV sont ainsi passés de 5% à 36 % des ventes en France. Le seuil de 1800 kg apparaît très insuffisant car ne permet de couvrir que 2,6% des ventes de ces véhicules, contre 40% des véhicules thermiques, et 18% des électriques avec un seuil à 1300kg.

Pour contenir et inverser la tendance d'augmentation du poids moyen qui affecte tous les segments de l'offre automobile, le présent amendement prévoit :

- la baisse du seuil d'entrée dans la taxe sur la masse en ordre de marche à 1300 kg ;
- l'application d'un barème progressif ;

- l'élargissement du champ de la taxe aux véhicules électriques et hybrides rechargeables, et l'application d'un barème spécifique pour ces véhicules.

Cet amendement permettra donc de d'inciter l'achat de véhicules trop lourds pour leur usage, tout en dégageant des ressources qui pourront être mobilisées dans le développement de véhicules électriques légers.

Cet amendement est issu de discussions avec le WWF France et le Réseau Action Climat.