

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF1902

présenté par

M. Fournier, Mme Arrighi, Mme Sas, M. Bayou, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, Mme Chatelain, Mme Garin, M. Iordanoff, M. Julien-Laferrrière, Mme Laernoës, M. Lucas, Mme Pasquini, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sebaihi, M. Taché, Mme Taillé-Polian et M. Thierry

ARTICLE 14

I. Après l'alinéa 39 est ajouté un 2° *bis* ainsi rédigé :

« 2° *bis* L'article L. 421 74 est abrogé. »

II. Substituer à l'alinéa 42 l'alinéa suivant :

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 1300 à 1399	2,5
De 1400 à 1499	5
De 1500 à 1599	10
De 1600 à 1699	50
A partir de 1700	150

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement, discuté avec le WWF France, a pour objectif d'ajuster le barème de la taxe sur la masse en ordre de marche (malus poids), afin de le conformer à l'objectif poursuivi de diminution du poids moyen des modèles commercialisés.

Aujourd'hui la taxe sur la masse en ordre de marche s'impose uniquement aux véhicules de plus de 1,8 tonne (10 euros/kg) par kg, soit 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). Malgré le succès pour les véhicules lourds et notamment pour les SUV, l'AIE rappelle leur consommation excessive : Entre 2010 et 2021, les SUV ont constitué la deuxième cause de croissance des émissions de CO2 dans le monde.

Le Ministre délégué chargé aux Transports, Clément Beaune, avait récemment exprimé sa volonté de prendre des mesures pour réduire le poids des véhicules dans un souci écologique. L'enjeu est de taille, puisque les émissions du secteur des transports ont fléchi de 1,5 % début 2023.

En cohérence avec les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat, ce nouveau dispositif propose de réajuster les paramètres du malus poids autour d'un seuil de 1 300 kg et d'un barème à la fois plus progressif dans les tranches basses et plus agressif dans les tranches hautes, dans un esprit assumé de justice fiscale et de financement de la transition.

D'après les données produites par le WWF, une telle évolution emportera des co-bénéfices à la fois pour les constructeurs et le budget de l'État :

Elle favorisera la compétitivité prix des constructeurs français : beaucoup de modèles français 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. Par ailleurs, le malus devrait in fine booster la compétitivité prix des constructeurs français, en moyenne plus légers de 80 kg que leurs concurrents étrangers en 2022. Elle générera, pour l'État, près de 2 milliards de recettes fiscales au titre de l'année 2024.