

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N° I-CF2105

présenté par  
M. Mickaël Bouloux**ARTICLE 14**

Substituer à l'alinéa 42 l'alinéa suivant :

Masse en ordre de marche (en kilogramme)	Montant (en euros par kilogramme)
Jusqu'à 1299	0
De 1300 à 1399	2,5
Entre 1400 et 1499	5
Entre 1500 et 1599	10
Entre 1600 et 1699	50
Supérieure ou égale à 1700	150

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

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

À ce jour, les paramètres retenus par le Gouvernement pour le malus poids n'ont pas permis d'approcher l'objectif poursuivi : plus de 98 % des véhicules thermiques vendus au 1<sup>er</sup> trimestre 2023 échappent encore à ce malus et le poids des voitures vendues en France continue d'augmenter, de 1 240 kg en 2020 à 1 336 kg en 2022.

Alors que le Gouvernement entend, d'une part, apporter les premiers gages d'une planification écologique, et d'autre part, contenir la dépense publique tout en dégagant de l'espace budgétaire pour financer la transition, le WWF 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 et générera, pour l'État, près de 2 milliards de recettes fiscales au titre de l'année 2024.

1. Dans le détail, il est proposé de :

- D'abaisser le seuil d'entrée dans la taxe sur la masse en ordre de marche à 1300 kg. En l'état, l'abaissement minimaliste du seuil, à 1600 kg, permettrait de frapper moins de 9 % des ventes 84 réalisées en France et ne pourra pas davantage réorienter le marché français vers des modèles plus légers. Avec le seuil proposé par le WWF, le malus permettrait de saisir 40% des ventes françaises.
- D'appliquer un barème radicalement progressif dans les tranches basses et plus agressif dans les tranches hautes. Il s'agit à la fois d'envoyer un signal adapté aux marchés des différents segments tout en faisant faire naître un sentiment de justice fiscale indispensable à l'acceptabilité d'une taxe appliquée à tous les segments. En effet, si l'efficacité du malus repose sur son application à l'ensemble des segments du marché, l'acceptabilité du malus repose sur une mise à contribution différenciée des modèles les plus polluants.

2. Ce paramétrage enverra un signal cohérent porteur de sécurité économique et de compétitivité.

Le calibrage du malus tel que recommandé par le WWF, permettrait d'envoyer un signal prix à l'achat de modèles SUV incompatibles avec l'ambition climatique de la France, à commencer par les nombreux véhicules étrangers aujourd'hui vendus sur notre territoire. Les 5 premières ventes de SUV de marque étrangère permettraient ainsi de générer 125 millions d'euros, à savoir, respectivement dans l'ordre des meilleures ventes : Volkswagen T-Roc (3,5 millions d'euros de malus), Hyundai Tucson (39,6 millions d'euros de malus), Toyota C-HR (11,4 millions d'euros de malus), Volkswagen Tiguan (36,7 millions d'euros de malus).

Si certains modèles français seraient aussi concernés par la taxe — tels que la Renault Arkana E-Tech (1.510 kg en moyenne, soit 850 euros de malus), la Citroën C5 Aircross (1.533 kg, soit 1080 euros) ou la Peugeot 5008 (1.575 kg, soit 1500 euros) — il s'agit d'adresser à la filière un message cohérent et porteur de sécurité économique sur l'ensemble des segments de son offre. Le WWF appelle ainsi le Gouvernement à ne plus renoncer à une application large du malus, sous prétexte que quelques modèles thermiques lourds et polluants sont produits par les constructeurs français, à rebours de l'impératif climatique.

À l'inverse, les modèles français les plus vendus en France en 2022 ne paieraient pas ou peu de malus au titre du poids :

- La Peugeot 208 II et la Citroën C3 (les deux citadines les plus vendues en France et les voitures les plus vendues en France, toute gamme de voiture confondue) ne paierait aucun malus au titre du poids (masses moyennes respectives de 1.141 kg et 1.105 kg, en deçà du seuil préconisé).
- La Renault Mégane IV (la berline la plus vendue en France et la 16<sup>ème</sup> voiture la plus vendue en France, toute gamme confondue) ne paierait pas ou peu (moins de 250 euros) de malus au titre du poids (la masse moyenne des modèles vendus en 2022 étant de 1.399 kg).

- La Peugeot 2008 II (le SUV le plus vendu en France et la 3<sup>ème</sup> voiture la plus vendue en France, toute gamme confondue) ne paierait aucun malus au titre du poids, quel que soit le modèle.
- La Renault Captur (le 2<sup>ème</sup> SUV le plus vendu en France et la 6<sup>ème</sup> voiture la plus vendue en France, toute gamme confondue) ne paierait pas ou très peu (moins de 220 euros) de malus au titre du poids (la masse moyenne des modèles vendus en 2022 étant de 1.371 kg).

Les constructeurs français proposant en moyenne des modèles plus légers que leurs concurrents étrangers, le niveau de seuil proposé bénéficiera aux constructeurs français : les modèles de marque française (Alpine, Citroën, Dacia, Renault, Peugeot) vendus en 2022 pèsent en moyenne plus de 80 kg de moins que les modèles de marque étrangère vendus en France la même année. Ainsi, les modèles français pèsent 6 % de moins, émettent 4 % de CO2 et consomment 5 % de carburant en moins que leurs concurrents étrangers. Une fois frappée d'un malus, ces différences de poids créeront un avantage prix en faveur des modèles français.

Ainsi, les 4 SUV français (les Peugeot 3008 – assemblée en France, Renault Captur, Peugeot 2008 et la Citroen C3 Aircross) les plus vendus en France sont en moyenne plus légers (de 202 kg environ avec 1.335 kg en moyenne) que leurs concurrents étrangers, les 4 SUV étrangers les plus vendus en France (les Volkswagen T-Roc, Volkswagen Tiguan, Toyota C-HR et Hyundai Tucson, pesant en moyenne 1 537 kg). Notre proposition de malus au poids créerait ainsi un avantage prix d'environ 1 000 € pour ces modèles français, par rapport à leurs concurrents étrangers.

3. Ce paramétrage permettra de générer près de 2 milliards d'euros de recettes écologiques.

Alors qu'un malus poids ajusté à minima (1 600 kg) limitera l'efficacité environnementale et privera l'État français de ressources budgétaires nouvelles au nom de quelques modèles qu'il n'est plus justifié de soutenir au regard de l'urgence climatique, une application large et progressive du malus automobile restaurera l'efficacité écologique du dispositif et permettra de constituer un premier « trésor de guerre écologique », fondé sur une stricte application du principe pollueur/payeur . A cet égard, la proposition formulée par le WWF permettrait de générer, pour l'année 2024, 1,96 milliard d'euros de recettes[2].

Cet amendement est proposé par le WWF France et le Réseau Action Climat.