

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-3086

présenté par
M. Verny

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – Le 4° de l'article L. 421-30 du code des impositions sur les biens et services est abrogé.

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à supprimer le malus écologique, qui pénalise les ménages sans proposer de réelles alternatives.

Tout d'abord, le malus affecte de manière disproportionnée les ménages ruraux et familiaux. Dans les zones rurales, où l'automobile constitue souvent le seul moyen de transport, les véhicules plus lourds et dotés de motorisations puissantes sont nécessaires pour des raisons d'autonomie et de polyvalence. L'alourdissement du malus au poids, qui abaissera le seuil à 1 500 kg en 2026, pénalisera particulièrement ces ménages, d'autant plus que les infrastructures de recharge pour véhicules électriques y sont souvent insuffisantes. Les véhicules familiaux, naturellement plus lourds en raison de leur capacité à transporter plusieurs passagers et bagages, seront également frappés par cette augmentation de la pression fiscale. Or, pour les familles, ces véhicules sont une nécessité, pas un choix. Le malus pénalise ainsi en particulier les familles modestes, qui ne peuvent pas accéder à des véhicules électriques plus légers ou à des modèles plus coûteux.

Ensuite, l'efficacité environnementale du malus est discutable. Bien que le dispositif soit censé inciter les consommateurs à se tourner vers des véhicules moins polluants, l'abaissement progressif

du seuil à 99 g/km en 2027 touchera quasiment tous les véhicules, notamment ceux économes en carburant, comme les petites citadines ou les hybrides. Ces derniers, équipés d'une double motorisation (électrique et thermique), sont en effet plus lourds, et se retrouveront donc doublement pénalisés par le malus masse. Cette situation restreint fortement les alternatives abordables pour les consommateurs, notamment pour ceux qui souhaitent réduire leur empreinte carbone sans avoir les moyens d'acheter des véhicules 100 % électriques, souvent plus onéreux. De plus, en décourageant l'achat de véhicules neufs, plus performants sur le plan énergétique, le malus risque de prolonger la durée de vie des véhicules anciens, plus polluants, ce qui pourrait avoir un effet contraire aux objectifs affichés de réduction des émissions de CO₂.

Par ailleurs, bien que l'électrification du parc automobile soit considérée comme une priorité, la réduction des aides à l'achat des véhicules électriques prévue par le PLF 2025 apparaît incohérente. Selon le Gouvernement, la part de marché des véhicules électriques ayant doublé ces dernières années, ces aides seraient moins nécessaires. Or, un rapport de France Stratégie de juin 2024 montre que 40 % de la progression de ces véhicules entre 2019 et 2021 est directement liée à la mise en place du bonus écologique. Sans ces aides, l'adoption des véhicules électriques aurait été plus lente. Bien que les véhicules électriques aient représenté 17 % des immatriculations en 2023, ils ne constituent encore que 2,2 % du parc roulant. Réduire les aides, alors que la transition est encore loin d'être achevée, risque donc de freiner cette électrification, d'autant plus que les malus sur les véhicules thermiques augmentent.

Enfin, le rendement budgétaire du malus repose sur des projections fragiles. Si le malus pourrait générer 2,21 milliards d'euros en 2025 et 4,44 milliards d'euros en 2027, ces prévisions dépendent d'un marché automobile en contraction. La baisse des ventes de véhicules neufs, due à l'alourdissement du malus, pourrait réduire les recettes fiscales attendues, rendant ces projections incertaines à long terme. De plus, en ralentissant le renouvellement du parc automobile, les ménages et les entreprises étant réticents à remplacer leurs véhicules anciens, le malus pourrait empêcher la réduction des émissions de CO₂ à moyen terme.