

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Tombé

**AMENDEMENT**

N° I-CF1120

présenté par

Mme Belluco, Mme Sas, M. Amirshahi, Mme Balage El Mariky, Mme Chatelain, M. Fournier,  
M. Damien Girard, Mme Catherine Hervieu, Mme Pochon, Mme Regol et M. Roumégas

**ARTICLE 8**

Rédiger ainsi l'alinéa 17 :

« Après le premier alinéa, sont insérés six tableaux ainsi rédigés :

«

	BARÈME POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2030
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1 299	0
De 1 300 à 1 499	10
De 1 500 à 1 599	15
De 1 600 à 1 699	20
De 1 700 à 1 799	25
A partir de 1 800	30

«

	BARÈME POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2029
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1 349	0
De 1 350 à 1 549	10
De 1 550 à 1 649	15
De 1 650 à 1 749	20
De 1 750 à 1 849	25
A partir de 1 850	30

«

	BARÈME POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2028
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1 399	0
De 1 400 à 1599	10
De 1 600 à 1 699	15
De 1 700 à 1799	20
De 1 800 à 1 899	25
A partir de 1 900	30

«

	BARÈME POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2027
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1 449	0
De 1 450 et 1 649	10
De 1 650 à 1 749	15
De 1 750 à 1 849	20
De 1 850 à 1 949	25
A partir de 1 950	30

«

	BARÈME POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2026
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1499	0
De 1 500 et 1 699	10
De 1 700 à 1 799	15
De 1 800 à 1 899	20
De 1 900 à 1 999	25
A partir de 2 000	30

«

	BARÈME POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2025
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1 549	0
De 1550 à 1749	10
De 1750 à 1849	15
De 1850 à 1949	20
De 1950 à 2049	25
A partir de 2050	30

».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette proposition vise à lisser la dynamique de réduction du malus poids proposée dans le projet de loi de finances pour 2025 en statuant sur un déclenchement dès 1550kg pour 2025, et en proposant un calendrier régulier d'abaissement du seuil, à raison de 50kg par an, sur 6 ans.

L'objectif est multiple :

- cette mesure permet de générer 220 millions d'euros additionnels de recettes fiscales tout en rejoignant l'objectif de 1500kg établi pour 2026 par le gouvernement ;

- du point de vue des entreprises, cette proposition vise à engager une dynamique forte d'allègement du parc de voitures thermiques et hybrides vendues en France d'ici leur interdiction en 2035. Seule cette visibilité permet aux constructeurs automobiles d'adapter leur offre et leur développement en conséquence puisque le temps de développement d'un modèle est aujourd'hui généralement de 3 à

4 années. Il est donc nécessaire d'établir une pluri-annualité jusqu'à 2030 pour que le mécanisme induise un effet environnemental et non uniquement budgétaire ;

- du point de vue des politiques environnementales, elle permettrait de générer des recettes fiscales propres à financer une transition écologique et sociale, notamment la politique de leasing social ; elle contribuerait à ce qu'émergent progressivement sur le marché des véhicules de plus en plus légers, et donc structurellement plus sobres, mais aussi plus accessibles pour les classes moyennes et les moins favorisées.

Au gouvernement, le groupe écologiste et social aurait appliqué cette logique planificatrice à d'autres dispositifs fiscaux : taxe CO2, malus sur la puissance administrative, ... *etc.* Il aurait également proposé un rythme d'abaissement des seuils plus rapide. Il aurait enfin veillé à appliquer à l'ensemble des véhicules hybrides ce malus poids.

Néanmoins, dans un esprit de compromis, il propose cette réforme, propre à contenter aussi bien les industries automobiles que les associations environnementales comme le WWF qui demandent un abaissement de ce seuil - les analyses de l'IDDRI convergent également vers cette proposition fiscale équilibrée.

Tel est l'objet de cet amendement.