

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-CF1702

présenté par
M. Leseul

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

L'article 421-30 du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° Au 4°, après le mot « Camionnette », sont insérés les mots : « et pour les véhicules utilitaires légers au sens de l'alinéa 2.1 de l'article R. 311-1 du code de la route »

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les véhicules utilitaires légers, un arrêté conjoint du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des transports établit la méthodologie de calcul du montant de pénalité appliqué aux niveaux d'émissions en dioxyde de carbone de ces véhicules. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de finances pour 2021 a acté une augmentation du malus CO2 conséquente : près de 45 % des véhicules du marché français (toutes marques confondues) étaient soumis à un malus automobile en 2022 en tenant compte du malus CO2 et du malus poids. La loi de finances 2025 va en ce sens en renforçant le caractère incitatif à la transition énergétique du malus sur les émissions de CO2 applicable aux véhicules de tourisme des particuliers et des entreprises. Afin de poursuivre les efforts de décarbonation sur la mobilité routière légère, il est proposé d'appliquer le malus écologique aux véhicules utilitaires légers (ou fourgons professionnels) afin de réhausser de manière conséquente le prix du contrefactuel fossile et donc la propension à payer pour une alternative zéro-émission.

Sur les 6,4 millions de véhicules utilitaires légers circulant en France, 98,2 % du parc roulant de VUL est équipé d'une motorisation diesel ou essence. Au regard des exigences européennes de décarbonation fixées par les règlements européens (sur la fin de vente des véhicules thermiques) et nationaux (renforcement des zones à faibles émissions et objectifs de réduction d'émissions d'ici à 2030), il est nécessaire d'instaurer des contraintes réglementaires plus fortes favorisant la transition vers des véhicules utilitaires légers zéro-émission. A titre de comparaison, les Pays Bas ont levé l'exemption de taxe CO2 à l'achat sur les fourgons diesel à partir de 2025. Les fourgons seront

soumis à une taxe correspondant à 37,5% [1] du prix net d'un fourgon avec un supplément de 273€ pour la motorisation diesel, soit un peu plus de 11 000€ par exemple, sur la base d'un prix de vente d'un véhicule diesel de 30 000€. Par ailleurs, les recettes perçues de cette nouvelle taxe pourront être réallouées vers un soutien aux fourgons et à l'infrastructure de recharge zéro-émission.

Renforcer la cohérence du cadre fiscal pour cette transition est d'autant plus important que les constructeurs automobiles français sont stratégiquement positionnés sur les VUL zéro-émission (batterie ou hydrogène) et, dans le cas des VUL à hydrogène, entraînent avec eux une chaîne de valeur localisée en France (gigafactories de réservoirs et piles à combustibles financées dans le cadre de l'IPCEI).

Le présent amendement vise ainsi à poursuivre l'ambition en matière de transition énergétique du gouvernement en appliquant une taxe CO₂ à l'achat des véhicules utilitaires légers carbonés, avec néanmoins un barème adapté (différent des véhicules particuliers), fixé par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des transports.

Cet amendement est travaillé avec France Hydrogène.