

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Tombé

**AMENDEMENT**

N° I-CF652

présenté par

M. Fournier, Mme Belluco et Mme Sas

-----

**ARTICLE 8**

I. – Rédiger ainsi les troisième à huitième lignes du tableau de l'alinéa 17 :

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

II. – En conséquence, substituer à l'alinéa 20 les quatre alinéas suivants :

« 7° À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'article L. 421-78 est ainsi rédigé :

« « Art. L. 421-78. – Est exonéré tout véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'hydrogène ou une combinaison hydrogène-électricité.

« « Pour le véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 300 kilogrammes, dans la limite de 15 % de cette même masse.

« 7 bis° L'article L. 421-79 est abrogé. »

**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.

Alors qu'en 2022, le malus poids s'appliquait aux véhicules thermiques de plus de 1 800 kg, il a été abaissé en 2023 aux véhicules de plus de 1 600 kg ; mais le barème retenu demeure largement sous-dimensionné car ce malus ne s'applique qu'aux 12 % des véhicules vendus chaque année en France

---

et seuls 2 % des véhicules vendus se voient appliquer un malus significatif, allant au-delà des 5 % du prix de vente.

Aujourd'hui la taxe sur la masse en ordre de marche s'impose uniquement aux véhicules de plus de 1,6 tonne (10 à 30 euros/kg), soit 12 % des SUV commercialisés dans le pays. Ce mécanisme va dans le bon sens mais il reste très peu incitatif. Il touche encore moins de 12 % 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 en France.

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 et de la Renault Clio (deux citadines les plus vendues en France, et les voitures les plus vendues tout segment de voiture confondue). Par ailleurs, le malus devrait in fine booster la compétitivité prix des constructeurs français, en moyenne plus légers de 205 kg que leurs concurrents étrangers en 2023 (moyenne pondérée par les ventes).
- Elle générera, pour l'État, près de 2,2 milliards de recettes fiscales au titre de l'année 2024, soit plus de 1,8 milliard d'euros de recettes supplémentaires que celles qui seront générées par le barème malus actuel.