

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Tombé

AMENDEMENT

N ° I-CF866

présenté par

Mme Dufour, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisa Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 8

Les troisième à huitième lignes du tableau de l'alinéa 17 sont ainsi rédigées :

Jusqu'à 1 400	0
De 1401 à 1600	10
De 1 601 à 1 700	50
De 1 701 à 2 000	100
A partir de 2 001	150

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe LFI-NFP propose d'ajuster le barème du malus masse, pour désinciter notamment l'achat de SUV et participer à la diminution du poids moyen des voitures commercialisées.

Le barème de la taxe sur la masse en ordre de marche mise en place par le projet de loi de finances pour 2023, doit en effet être adapté à l'objectif poursuivi de stabilisation et de diminution du poids moyen des modèles commercialisés.

Du fait de leur carrosserie augmentée (plus longue, plus large et plus lourde), les SUV émettent en moyenne 20 % de CO2 de plus qu'une voiture standard. Au niveau national et international, ils représentent la deuxième source de hausse des émissions mondiales derrière les secteurs de l'aérien et de l'énergie. Il s'agit d'une tendance forte du marché automobile qui touche l'ensemble des gammes de véhicules de la citadine à la berline.

En 10 ans, les SUV sont ainsi passés de 5 % à 36 % des ventes en France. Le relèvement très progressif proposé par cet article n'est pas de nature à endiguer ce phénomène, dans la mesure où il ne prévoit aucun effet de seuil permettant de faire une distinction entre une citadine et une grosse voiture. Par exemple, le seuil de 1800 kg apparaît très insuffisant, car ne permet de couvrir que 2,6 % des ventes de SUV, contre 40 % des véhicules thermiques, et 18 % des électriques avec un seuil à 1300kg.

Pour contenir et inverser la tendance d'augmentation du poids moyen qui affecte tous les segments de l'offre automobile, le présent amendement prévoit :

- la baisse du seuil d'entrée dans la taxe sur la masse en ordre de marche à 1300 kg ;
- l'application d'un barème progressif, mais non-linéaire ;

Cet amendement permettra donc d'inciter l'achat de véhicules neufs trop lourds pour leur usage, tout en dégageant des ressources qui pourront être mobilisées dans le développement de véhicules légers, moins gourmands en énergie et donc moins coûteux à l'usage pour leurs propriétaires.

Cet amendement est issu de discussions avec le WWF France et le Réseau Action Climat.