

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des Finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

- Examen d'un rapport d'information sur la fiscalité écologique (MM. Michel DIEFENBACHER et Jean LAUNAY, Rapporteurs)..... 2
- Examen d'un rapport d'information sur les effets économiques du bonus-malus écologique et de la prime à la casse (M. Hervé MARITON, Rapporteur) 8

Mercredi

23 septembre 2009

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 130

DEUXIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE
2008-2009

Présidence
de M. Didier Migaud
Président



M. le président Didier Migaud. Le premier des rapports d'information soumis à notre examen cet après-midi porte sur la contribution climat-énergie. Il représente le point d'aboutissement d'un travail d'instruction préalable conduit depuis que Michel Diefenbacher et Jean Launay ont été chargés le 24 juin dernier d'une mission d'information sur la fiscalité écologique. Il s'agissait de préparer notre examen des dispositions annoncées dans le projet de loi de finances pour 2010. Désormais, le sujet est délimité : ces dispositions porteront sur la contribution climat-énergie, dont l'intitulé semble rester sujet à débat.

Le 9 septembre, ils nous ont donc présenté les enjeux de cette contribution, les choix politiques à exercer et les paramètres à déterminer. Le 15 septembre, au cours de l'audition de Jean-Louis Borloo, Christine Lagarde et Chantal Jouanno, nous avons poursuivi nos échanges sur la base des options annoncées par le Gouvernement.

Aujourd'hui, il convient de nous prononcer sur la publication du rapport reprenant ces différents éléments, après les remarques de récapitulation des rapporteurs. C'est sur la base des dispositions du projet de loi de finances que la discussion pourra ensuite véritablement s'engager.

Peut-être les rapporteurs pourront-ils également se prononcer sur l'opportunité de poursuivre leur mission d'information après le vote de la loi de finances, tant pour assurer le suivi des mesures prises que pour poursuivre la réflexion sur la fiscalité écologique.

M. Jean Launay, rapporteur. Au cours de nos réunions des dernières semaines, le sujet a été largement débattu, mais il reste d'actualité, puisqu'il sera à l'ordre du jour de nos travaux sur le prochain projet de loi de finances.

On constate une prise de conscience de la nécessité de la contribution climat-énergie. Le consensus scientifique est bien établi : d'une part, le réchauffement et les perturbations climatiques sont dus à l'activité humaine. D'autre part, les réserves de pétrole et de gaz naturel sont en voie d'épuisement, alors même que la demande d'énergie est appelée à s'accroître du fait de la croissance démographique et du développement économique, notamment dans les pays émergents. En effet, le GIEC mis en place dès 1988 par l'Organisation météorologique mondiale estime dans son dernier rapport que le réchauffement climatique est sans équivoque une réalité. Pourtant, comme l'a dit le précédent Président de la République, « la maison brûle et nous regardons ailleurs ». Nous vous proposons de regarder le problème en face, dans sa double dimension écologique et économique.

Un rappel historique n'est pas inutile. M. Rocard, auditionné ce matin par la commission du Développement durable et par la commission des Affaires économiques, rappelait l'appel de La Haye, lancé en 1989 par 24 pays industrialisés pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ensuite, il y a eu Rio de Janeiro et des objectifs non chiffrés avant Kyoto, entré en vigueur en 2005 et qui vise une réduction de 5 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2012 grâce à la mise en œuvre d'un système de quotas.

Au cours de nos précédents débats en Commission, il a été dit que nous aurions déjà les outils de lutte contre les changements climatiques avec la réglementation et le système des quotas – système que M. Rocard a critiqué en redisant à quel point il fonctionnait mal, notamment en suscitant des transactions spéculatives, et à quel point il avait « encombré » le travail de son groupe d'experts. Même s'il ont leur pertinence, ces outils ne suffiront pas à atteindre les objectifs du « facteur 4 » ni l'objectif français de réduction de 20 % des

émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. En effet, ces outils ne permettent pas de lutter contre les émissions dues au secteur diffus – transport et chauffage – qui représente 70 % des émissions françaises. Il faut ajouter à ces outils un dispositif fiscal qui permettra de changer les comportements par le biais d'un signal prix.

Concernant l'assiette de la contribution climat-énergie, nous avons débattu entre nous et nous souhaitons le moins d'exonérations possible en vue de ne pas dénaturer la taxe. J'assume ici une divergence avec mon collègue Michel Diefenbacher sur l'inclusion de l'électricité dans l'assiette. L'ère de l'abondance énergétique est derrière nous et nous devons encourager un comportement sobre en énergie, électricité comprise. Agir autrement risque de conduire à des transferts importants de consommation vers l'électricité et, en tout état de cause, n'incite pas à la réduction de la consommation.

En ce qui concerne la compensation, la mise sous conditions de ressources de la compensation me paraît indispensable. Il faut une redistribution en faveur des ménages « captifs » et des familles nombreuses.

M. Michel Diefenbacher, rapporteur. Globalement, nos travaux ont été consensuels.

Je voudrais revenir sur cinq points qui à mon sens font débat.

D'abord la question de l'assiette et de l'électricité. Il faut un signal-prix essentiellement sur les pics de consommation. Mais faut-il donner ce signal par une taxe ou par le biais du tarif de l'électricité ? Ma position n'est pas arrêtée, mais je pencherais plutôt vers le tarif.

S'agissant du montant de la taxe, il semble difficile de remettre en cause le montant de 17 euros par tonne de CO₂, mais il faudra être attentif ultérieurement aux modalités de sa réévaluation.

L'articulation de la taxe et des quotas a été soulevée. Nous sommes tombés d'accord sur le fait que tant que les quotas sont gratuits pour les entreprises qui n'ont pas besoin de suppléments – c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2012 –, il n'y a aucune raison de les exonérer de la contribution. Au-delà, une taxe différentielle devra s'appliquer.

Sur la compensation aux entreprises, la suppression de la taxe professionnelle suffit à mon sens, même si l'agriculture ou d'autres professions devront bénéficier de dispositions spécifiques. Pour les ménages, une compensation globale est prévue par le Grenelle, mais elle est modulée en fonction du lieu d'habitation. Nous sommes favorables à une modulation en fonction des ressources. Cela va compliquer le système, mais je préfère un système moins lisible à un système injuste.

Enfin, la taxation aux frontières est une idée séduisante, mais il s'agit d'une entrave au développement du commerce international. Il s'agira d'abord de convaincre nos partenaires européens avant de rechercher une harmonisation mondiale.

M. Jean Launay, rapporteur. Je souhaiterais compléter mon propos par quelques éléments de réflexion sur le taux de la contribution ainsi que sur les objectifs intermédiaires de 2020.

Le Gouvernement propose 17 euros par tonne de CO₂. Or, le rapport Quinet sur la

valeur tutélaire du carbone comme la commission d'experts présidée par Michel Rocard ont recommandé de fixer la valeur de départ à 32 euros. En effet, pour tenir nos engagements au regard du « facteur 4 », il faudra porter la taxe à 56 euros en 2020, 100 euros en 2030 et 200 euros en 2050. Si l'on démarre avec une taxe à 17 euros, le chemin sera long à parcourir et la pente sera raide pour atteindre ces montants. Il conviendra aussi de neutraliser les effets de l'inflation.

M. Jean-Marie Binetruy. Je souhaite mettre l'accent sur un élément qui, jusqu'à présent, a été passé sous silence, à savoir les disparités régionales très importantes en matière de consommation pour le chauffage domestique, compte tenu de la diversité des contraintes climatiques.

Pour prendre un exemple, les températures peuvent descendre à un très bas niveau en Franche-Comté (à -25 ou -30°) et donner lieu à des consommations de fioul pouvant atteindre 2 500 litres pour un ménage, soit l'équivalent de carburants permettant de parcourir 30 000 kilomètres. Or, même s'il est possible de se chauffer au bois dans ces régions, certains ménages, comme les personnes âgées, sont obligés d'utiliser un combustible qui nécessite moins de manutention que le bois. Je pense que ces situations particulières doivent être prises en compte.

M. Jacques Péliissard. Le projet annoncé par le Gouvernement pose le principe d'une compensation ou d'un chèque vert dont les collectivités territoriales et les hôpitaux ne bénéficieront pas. Ceux-ci sont les « grands oubliés » de la réforme et je considère qu'ils devraient bénéficier d'une compensation au même titre que les ménages ou les entreprises. En effet, pour prendre l'exemple des communes, elles chauffent des écoles, des crèches ou des maisons de retraites, elles effectuent des transports de personnes et ne bénéficieront pas de compensation à ce titre. Quant aux hôpitaux, leur situation financière n'est pas brillante et la taxe carbone sans compensation risque d'accroître encore leurs difficultés.

M. François De Rugy. Il faut faire un sort à l'expression « compensation » qui introduit de la confusion vis-à-vis du grand public, lequel imagine que ceux qui paieront le plus seront compensés à due concurrence. L'expression « redistribution » apparaît donc plus appropriée, puisqu'il conviendrait de redistribuer plus à ceux qui font le plus d'efforts pour réduire leur consommation d'énergie, y compris les collectivités territoriales.

De plus, il me paraît nécessaire d'inclure l'électricité dans l'assiette de la contribution climat-énergie. Je regrette l'usage de l'expression « taxe carbone », car elle a pour effet d'exclure l'électricité du champ de la taxe. En effet, l'énergie est un bien qui devient rare et cher et l'exclusion de l'électricité du champ de l'assiette aura pour effet de favoriser le passage des énergies fossiles au « tout électrique ». Or, le but de la réforme doit être de responsabiliser le grand public et de l'inciter à réduire ses consommations énergétiques quelles qu'elles soient. Exclure l'électricité de l'assiette favorisera en outre le gaspillage. Je rappelle que les pics de consommation ne peuvent être absorbés que par la production de centrales thermiques, émettrices de gaz à effet de serre. Enfin, je vous mets en garde sur les risques tenant à la sécurité du réseau de transport d'électricité, alors même qu'actuellement 45 % du coût de l'électricité est directement lié à son transport.

M. Jérôme Cahuzac. En premier lieu, je souscris entièrement aux remarques de M. Péliissard concernant l'exclusion des collectivités territoriales et des hôpitaux du principe de la compensation. En deuxième lieu, il me semble que ne pas inclure l'électricité dans l'assiette de la taxe oblige à des contorsions. Même si je comprends l'argument selon lequel il

faudrait préférer à la taxe une modulation des tarifs de l'électricité, en particulier en période de pointe, un tel mécanisme contreviendrait à l'objectif de la réforme, qui est de modifier les comportements individuels par un signal fort : une imposition. En dernier lieu, sur la modulation géographique, je vous invite à être vigilants sur le critère de la desserte par des transports collectifs. En effet, de très nombreuses communes bénéficient d'un réseau de transport collectif sur une partie seulement de leur territoire et non sur l'ensemble : comment seront donc traités les habitants non desservis ?

M. Christian Eckert. Je souhaiterais que les Rapporteurs éclairent la commission sur la réutilisation du produit de la contribution climat-énergie. Il semble que la totalité de ce qui sera payé par les ménages sera redistribué, alors que ce que paieront les entreprises sera reversé au budget général. Mais qu'en sera-t-il de ce qui sera payé par les collectivités territoriales et les hôpitaux ? Est-ce que les Rapporteurs ont réfléchi à l'utilisation de ces fonds ? Ne pourraient-ils pas être affectés à des grands projets de recherche ou à des travaux permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre ? Par ailleurs, la répartition entre les fonds redistribués aux ménages et ceux versés au budget général me semble insatisfaisante.

M. Michel Diefenbacher, rapporteur. Il est vrai que la contribution climat-énergie représentera une charge supplémentaire pour les collectivités locales et les hôpitaux, mais le montant choisi de 17 euros par tonne équivaut à 4 centimes par litre de fioul, ce qui est relativement faible, inférieur par exemple à la hausse enregistrée l'an dernier à la même époque par le simple jeu des marchés. Les collectivités territoriales et les établissements publics doivent participer à l'effort collectif et évoquer une compensation dès l'instauration de la taxe me semble déplacé. Toutefois, nous mentionnerons la question dans le rapport car le problème se posera effectivement dans quelques années lorsque le montant de la taxe sera plus élevé.

Il est possible, en effet, que le terme « redistribution » soit meilleur que « compensation ». Je pense toutefois que cette redistribution doit être globalement intégrale, aussi bien pour les ménages que pour les entreprises. Fallait-il prévoir l'affectation des recettes pour inciter à la recherche et à l'équipement en matière d'économies d'énergie ? D'abord, il existe déjà un dispositif d'aide aux économies d'énergie. Ensuite, une telle affectation serait injuste à l'égard des locataires qui paieront la taxe mais n'auront pas la possibilité d'effectuer, comme les propriétaires, des travaux dans leur logement.

Pour ce qui concerne la question de la taxation de la consommation électrique en période de pointe, j'ai pris bonne note des arguments avancés qui vont enrichir la réflexion, même si je continue à penser qu'une hausse des tarifs en heures de pointe constitue la meilleure solution.

Enfin, concernant les transports en commun, la question reste ouverte pour les réseaux situés en zone rurale. Peut-être faudra-t-il raisonner au niveau infra communal.

M. Jean Launay, rapporteur. La question du paiement de la taxe par les collectivités locales a déjà été posée au ministre : nous n'avons pas obtenu de réponse. Il est probable que le Gouvernement opposera la nécessité de faire participer les collectivités aux économies d'énergie.

Il me semble par ailleurs que le Gouvernement avait indiqué lors de la réforme de la taxe professionnelle que 1,9 à 2 milliards d'euros provenant des recettes de la contribution

climat-énergie serait utilisés pour combler le manque à gagner issu de la réforme. Certes, il serait possible de mobiliser une autre partie de cette ressource pour la recherche sur les nouvelles technologies et les économies d'énergie. Pour autant, je ne crois pas qu'il faille affecter cette ressource, ce qui contreviendrait au principe juridique français de non affectation des recettes, réaffirmé par la LOLF.

M. Louis Giscard d'Estaing. Les collectivités territoriales et les hôpitaux paient déjà une contribution sur les transports dans les agglomérations dotées de transports collectifs. Ne pourrait-on pas imaginer que le versement transport vienne en déduction de la contribution climat-énergie due par les collectivités concernées ?

M. Marc Le Fur. Comment va s'articuler la contribution climat-énergie et le marché des quotas de CO₂ pour les mille entreprises qui sont assujetties à ce mécanisme ? Puisque le marché des quotas est vertueux, pourquoi ne pas l'étendre à d'autres entreprises et à d'autres secteurs à qui l'on pourrait demander un effort en matière environnementale comme l'agriculture, par exemple ?

Comment vont s'articuler la contribution climat-énergie et la taxe sur les transports récemment instituée ? La ministre de l'Économie, madame Christine Lagarde, nous a indiqué que ce ne sont pas les transporteurs qui paieront, mais les affréteurs. Mais, *in fine*, ce sont les consommateurs qui seront mis à contribution. Certains secteurs, comme les pondéreux ou ceux dont les marchandises ont besoin d'un transport réactif et rapide comme le camion, seront défavorisés.

Autant l'instauration du bonus-malus automobile se comprend car il s'appliquera au consommateur au moment du choix d'un nouveau véhicule, autant la contribution climat-énergie va s'appliquer à des individus qui n'auront aucune possibilité de modifier leur comportement : le locataire qui ne peut pas changer de système de chauffage ou le propriétaire qui a réalisé des travaux et doit les amortir pendant plusieurs années avant d'envisager de changer de mode de chauffage.

M. le président Didier Migaud. Je me réjouis de l'intérêt porté par les membres de la commission à ce sujet, ce qui promet des débats longs et passionnés lors de l'examen du projet de loi de finances...

M. Jérôme Cahuzac. Les propos de Louis Giscard d'Estaing sont intéressants, mais ne doivent pas apparaître comme contradictoires avec les objectifs poursuivis, puisque l'objectif reste que les transports en commun représentent une alternative. Je constate que nous sommes nombreux à nous préoccuper de la contribution des collectivités territoriales et l'argument de la faiblesse de la taxe n'est pas convaincant : cette taxe a vocation à augmenter de manière à devenir suffisamment douloureuse pour modifier les comportements !

Enfin, les quotas de CO₂ sont gratuits pour quelques années encore ; leur extension à d'autres entreprises ou à d'autres secteurs ne coûterait rien aux entreprises. Ce n'est cependant pas en les exonérant de la contribution que nous ferons évoluer les comportements.

M. Michel Diefenbacher, rapporteur. Les rapporteurs vont examiner l'idée de M. Giscard d'Estaing. La remarque de M. Le Fur sur la coordination entre les quotas et la contribution climat-énergie est un vrai sujet, d'ailleurs soulevé également par Michel Rocard. Les quotas ne s'appliquent qu'aux grandes entreprises fortement émettrices de CO₂. Elles représentent 40 % des émissions de CO₂ en Europe, mais seulement 30 % en France. Ces

entreprises doivent-elles pour autant échapper à la contribution climat-énergie pour éviter une sorte de « double peine » ? Non, car les quotas de CO₂ sont gratuits jusqu'en 2012. L'égalité entre les entreprises exige donc que celles qui sont soumises aux quotas de CO₂ ne soient pas exonérées de la nouvelle contribution. M. Rocard a évoqué une taxe différentielle qui semble une solution équitable, surtout à partir de 2013. Mais devons-nous appliquer jusqu'en 2012 la contribution de droit commun ou instaurer directement une taxe différentielle ? Le Gouvernement semble ouvert à la discussion.

La taxe sur les transports et la contribution climat-énergie peuvent, également, être regardés comme constituant une « double peine » pour le secteur du transport qui, de toute évidence, mérite d'être examiné d'une manière particulière. Les propos de la ministre de l'Économie selon lesquels la contribution climat-énergie ne s'appliquera pas aux transporteurs mais aux affrêteurs ne nous rassurent pas complètement.

M. Jean Launay, rapporteur. En début de réunion, le président a soulevé la question du suivi des conclusions du rapport que nous examinons. Ce suivi est nécessaire pour trois raisons. D'une part, il conviendra d'étudier de plus près la situation des entreprises soumises au régime des quotas d'émission de CO₂, afin de s'assurer que le système tendant à la réduction des émissions n'est pas perverti dès sa création. D'autre part, il faut rappeler que notre rapport traite de 70 % du sujet seulement, puisque les émissions de méthane et de protoxyde d'azote n'y sont pas étudiées. Enfin, le calendrier nous invitera naturellement à assurer un suivi de nos travaux, non seulement lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2010, mais aussi à l'occasion de la conférence de Copenhague en décembre prochain, et, plus globalement, à moyen et long terme.

M. le président Didier Migaud. Les rapporteurs peuvent donc considérer que leur mission se poursuit, et qu'ils pourront présenter à la Commission un nouveau rapport après cette première étape.

La rupture d'égalité entre les entreprises soumises au régime des quotas et celles qui ne le sont pas est un réel problème. Le Gouvernement en a bien conscience, mais il n'a pas, à ce stade, trouvé de solution appropriée. Pour l'heure, les entreprises sous quotas ne payent rien, puisque les quotas sont gratuits. Le « rapport Rocard » suggère donc la mise en place pour ces entreprises d'une taxe différentielle, ou la soumission à la contribution climat-énergie tant que les quotas demeurent gratuits.

M. Marc Le Fur. Il serait intéressant de connaître, pour chaque mode de transport, le niveau de CO₂ émis par kilomètre et par passager. Je rappelle que le transport aérien doit en principe échapper à la taxe carbone ; il nous faut savoir si ce mode de transport est plus ou moins polluant que les autres.

M. Laurent Hénart. La redistribution du produit de la contribution climat-énergie est un sujet essentiel. Il serait utile de faire le point sur les crédits d'impôt existant actuellement, et sur les avantages supplémentaires dont pourraient bénéficier nos concitoyens du fait de la redistribution. Les rapporteurs ont-ils pu étudier cette question ?

M. Michel Diefenbacher, rapporteur. L'observation de notre collègue Laurent Hénart est très intéressante, et nous partageons sa préoccupation. Toutefois, il ne sera pas possible de réaliser cette étude avant la publication du présent rapport. Par ailleurs, je précise que le produit de la contribution ne sera pas directement affecté, mais alimentera les recettes du budget général.

La Commission autorise la publication du rapport d'information.

*

* *

M. le président Didier Migaud. Notre rapporteur spécial des transports terrestres, M. Hervé Mariton, a souhaité nous apporter des éléments d'appréciation sur les effets macro-économiques de deux mesures concernant le marché automobile et associant les préoccupations écologiques avec la relance économique : la prime à la casse et le bonus-malus écologique. Ici encore, nous aurons des décisions à prendre dans la loi de finances.

M. Hervé Mariton, rapporteur. Je vais commencer par présenter mes propositions d'évolution du bonus-malus et de la prime à la casse. Tout d'abord, sur le plan de la présentation budgétaire, je préconise de clôturer le compte de concours financiers et de revenir à l'universalité budgétaire en faisant figurer le bonus-malus automobile dans le budget général. Dans le prolongement de notre discussion précédente, un compte de concours financiers, s'inscrivant, conformément à l'article 24 de la LOLF, dans une logique de prêts ou d'avances et de remboursements, ne correspond pas à la réalité du bonus-malus. Celui-ci n'est pas équilibré et ne le sera pas : un compte d'affectation spéciale ne serait donc pas davantage adapté. L'inscription au budget général est donc le plus simple et le plus conforme au principe de l'universalité budgétaire. Rappelons la dissymétrie entre le malus, qui est un impôt, et le bonus, non un moindre impôt, mais une subvention accordée par l'État.

Deuxième proposition : fusionner le bonus et le superbonus – petite prime à la casse créée dans le dispositif initial – en un seul dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules propres et de remise à la casse de véhicules anciens. Seraient conservés seulement un malus et un bonus, lequel serait attribué dans les cas ouvrant droit actuellement à la prime à la casse. Plus restreint, le dispositif serait davantage incitatif.

La troisième proposition est de faire évoluer ce dispositif au fil des années. La quatrième est de préparer la sortie de la prime à la casse pour 2010 et 2011 en concertation avec nos partenaires européens, particulièrement avec l'Allemagne en raison de l'interaction de nos marchés.

Au total, ces dispositifs, tels qu'ils ont été mise en œuvre, ont permis à la fois une stimulation du marché automobile, bienvenue en période de crise, et un ajustement de ce marché, qui s'est utilement recentré sur les modèles d'entrée de gamme, comparativement chers en France. Rien n'assure cependant que cette baisse des prix sera durable.

Sur les aspects techniques des dispositifs, chacun pourra se reporter au rapport écrit. Je souhaiterais ajouter des remarques sur des points précis. Quoique le projet d'une annualisation du malus ait été évoqué par l'exécutif, je n'en ai pas obtenu de confirmation.

Je voudrais revenir sur la familialisation du malus issue d'un amendement que nous avons voté en loi de finances initiale pour 2009, après qu'un engagement pris par le Gouvernement un an plus tôt n'a pas eu d'écho. Rappelons que le dispositif adopté prévoyait un abaissement des seuils proportionnel au nombre d'enfants au-delà de trois. J'ai

difficilement obtenu des informations sur sa mise en œuvre, à laquelle, avec Marc le Fur et quelques collègues, nous sommes attentifs. J'ai finalement été informé que le décret d'application a été pris le 3 juin dernier mais que la publication de la circulaire relative au formulaire qui doit l'accompagner est imminente. En définitive, le dispositif que nous avons voté n'a concerné à ce jour aucun Français...

J'ai parlé des inconvénients de la procédure budgétaire choisie. J'ajoute que la gestion administrative est, elle aussi, compliquée, car elle fait intervenir le ministère de l'Écologie, le ministère du Budget et l'Agence de services et de paiement (ASP), qui a succédé au CNASEA, dans des responsabilités dont la définition n'est pas toujours claire.

Les effets des dispositifs sur l'économie et l'environnement sont probants. La première tranche des véhicules bénéficiant du bonus est passée de 18 % du marché en 2006 à 35 % en 2008 tandis que la première tranche des véhicules soumis au malus passait de 14 % en 2006 à 9 % en 2008, avec seulement un léger effet pervers du point de vue écologique, les véhicules plus légers effectuant plus de kilomètres.

En définitive, la prime à la casse est efficace pour soutenir le marché avec un léger effet retard, comme le montrent les comparaisons internationales et notamment le cas de l'Espagne. Les comparaisons font également ressortir les différences de stratégie d'un pays à l'autre ; c'est ainsi que le Japon a porté l'accent sur les véhicules hybrides.

Quant à l'effet sur le marché de l'emploi, la prime à la casse, selon les indications du Gouvernement, aurait permis de sauvegarder ou de créer 16 000 à 21 000 emplois. Les représentants de la profession automobile que j'ai auditionnés confirment son impact positif.

Le succès des dispositifs s'est traduit par une nette dégradation du solde budgétaire : le coût de la prime à la casse serait proche de 400 millions d'euros en 2009 contre 220 millions d'euros prévus initialement. S'agissant du bonus-malus, dont le coût avait été évalué à 160 milliards d'euros en loi de finances, l'évaluation révisée serait de 220 millions d'euros cette année.

Ces constats m'ont donc amené à formuler les propositions que l'on peut résumer ainsi : appliquer l'universalité budgétaire pour le dispositif de bonus-malus ; fusionner bonus et superbonus dans un seul dispositif durable, centré sur le retrait des véhicules anciens du marché ; ne pas sortir prématurément de la prime à la casse, et assumer le signal prix sur le bonus-malus.

M. le président Didier Migaud. Merci à notre rapporteur pour la qualité de son travail d'évaluation et de ses propositions. Le travail de suivi exercé par le rapporteur spécial tout au long de l'année est exemplaire, et très utile à la Commission.

M. Marc Le Fur. Je m'associe à vos remerciements au rapporteur pour son excellent travail.

Je souhaiterais formuler quatre remarques.

Premièrement, le rapporteur spécial vient de faire la démonstration que le système de bonus-malus est plus intelligent que celui de la taxe carbone. En effet, l'aide de l'État a été relayée par les vendeurs : le plus souvent, les primes commerciales ont, de fait, doublé l'effet de la prime à la casse. Cela est rendu possible par l'existence de rapports commerciaux, absents du mécanisme de la taxe carbone.

Deuxièmement, il semblerait que le prix des véhicules d'occasion ait augmenté. Je ne dispose néanmoins pas de statistiques à ce sujet, et je souhaiterais savoir si le rapporteur spécial a des informations plus précises. C'est un sujet important, puisque ce sont les plus modestes de nos concitoyens qui sont concernés, ainsi que les jeunes conducteurs.

Troisièmement, je tiens à remercier le rapporteur spécial de s'être penché sur la question de la familialisation. Son rapport montre que l'administration ne prend pas en compte comme elle le devrait les amendements votés par le Parlement, ce qui est évidemment anormal. Dans le décret mentionné par le rapporteur spécial, on peut toutefois relever un point rassurant ; il y est en effet indiqué que la demande de remboursement est recevable jusqu'au 31 décembre de la deuxième année qui suit celle de l'immatriculation du véhicule soumis à la taxe. Cela signifie que les contribuables éligibles pourront, s'ils y pensent, rattraper sur deux ans la taxe versée. Il faudra veiller, en partenariat avec les réseaux de vente, à ce que nos concitoyens réclament bien le remboursement, qui peut représenter 750 euros.

Quatrièmement, je suis partisan de la proposition de fusion du bonus-malus et de la prime à la casse émise par le rapporteur spécial. Cela permettrait de familialiser le dispositif dès le départ.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Notre collègue Marc Le Fur a raison s'agissant des « vieilles occasions », mais non s'agissant des occasions récentes, pour lesquelles on constate plutôt une baisse du prix, conséquence de la baisse du prix des véhicules neufs peu polluants. Celle-ci est favorisée à la fois par le dispositif d'aide de l'État et par la politique commerciale des distributeurs. La filière a d'ailleurs demandé, sans trop d'insistance, l'extension du bonus-malus aux occasions récentes, comme c'est le cas en Allemagne.

La Commission autorise la publication du rapport d'information.

