ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

GPL

Question écrite n° 110860

Texte de la question

M. Philippe Tourtelier attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur le décret du 26 décembre 2010, et en particulier sur la suppression de la prime de 2 000 euros accordée pour l'acquisition de véhicules au GPL. Ce texte prévoit la fin du bonus écologique en faveur du GPL, alors que les primes sont maintenues pour les véhicules émettant moins de 60 g/km, ce qui favorise uniquement les véhicules électriques. Suite au décret annonçant l'arrêt de cette aide financière des usagers de ce type de véhicules s'inquiètent, tandis que des professionnels de l'automobile dénoncent un effet sur le marché. Première remarque : bien que légèrement moins « compétitif » aujourd'hui par rapport aux carburants essence ou diesel qui ont progressé en termes d'émission de polluants (NOx, hydrocarbures imbrûlés, Co2...) le carburant GPL comporte toujours d'importants avantages environnementaux. Selon vos propres services, l'impact d'un véhicule GPL en termes de pollution locale est 10 fois moindre que celui d'un véhicule essence et 40 fois moindre qu'un véhicule diesel. Deuxième observation : en maintenant la prime de 2 000 euros pour les seuls véhicules émettant moins de 60 g/km - soit les voitures électriques - se pose la question de la cohérence du dispositif de bonus malus automobile, et surtout le recours encouragé à l'énergie électrique ! Compte tenu de la politique actuelle de « l'après Fukushima » et des enjeux environnementaux, il relève que la « refonte » du dispositif pour 2011 du bonus malus et des avantages fiscaux ne tient pas compte du contexte actuel tendant à limiter la consommation électrique et à sa production, essentiellement d'origine nucléaire, avec les risques, pollutions et contraintes à long terme, générés par celle-ci. Ces critères ne sont pas pris en considération dans le système de bonus écologique, primes et autres avantages fiscaux. Il craint à cet égard que la rigueur fiscale se fasse sur le dos des véhicules type GPL, ce qui aura des conséquences directes, sinon irréversibles, sur les acteurs de cette filière, tant au niveau de l'emploi qu'au niveau économique. Déjà, certaines entreprises habilitées pour la transformation de véhicules au GPL font les frais de la suppression du bonus et craignent pour leur pérennité et l'avenir de leurs personnels. À ce titre, il faut observer que ce marché de la deuxième monte est créateur d'emplois non délocalisables, et donc générateurs de rentrées fiscales. La suppression de la prime en faveur des véhicules GPL n'encourage pas non plus les ingénieurs à faire progresser encore cette technologie parmi d'autres. Il lui demande donc de reconsidérer globalement cette politique en prenant en compte l'ensemble des pollutions générées (NOx, particules, démantèlement des centrales, etc.) et non pas uniquement un type de pollution qui justifierait les aides publiques en faveur de l'environnement. Cet « ajustement » n'est-il pas également l'occasion de soutenir les moyens de transport en commun moins polluants ceux, par exemple des bus qui seraient équipés en carburation GPL.

Texte de la réponse

Le bonus-malus automobile est un dispositif assis sur les émissions de CO2 des véhicules particuliers neufs : une subvention est accordée à l'achat de véhicules neufs faiblement émetteurs (moins de 110 g CO2/km en 2011), alors que les véhicules fortement émetteurs (plus de 150 g CO2/km en 2011) sont taxés à l'occasion de leur première immatriculation. Jusqu'à fin 2010, les véhicules à motorisation alternative (hybride, GPL ou GNV) étaient assujettis à un barème spécifique. Ils bénéficiaient d'une prime de 2 000 euros, sous réserve que leurs

émissions de CO2/km soient inférieures ou égales à 135 g. Pour un même niveau d'émissions, les autres véhicules bénéficiaient de bonus de 100 euros, 500 euros ou 1 000 euros. Ce dispositif a permis, entre 2008 et 2009, de multiplier les parts de marché des ventes de véhicules neufs GPL par 11. Le nombre des seuls véhicules GPL bénéficiant du bonus est passé de 500 véhicules en 2008 à 25 000 en 2009. En 2010, plus de 74 500 nouveaux véhicules fonctionnant au GPL ont bénéficié du bonus de 2 000 euros. Une révision du dispositif était donc nécessaire, pour assurer son équilibre financier. Le carburant GPL est moins polluant qu'un véhicule classique. Toutefois, l'amélioration des normes d'émissions a significativement réduit les écarts. L'avantage comparatif du GPL par rapport aux véhicules essence et diesel neufs est donc aujourd'hui plus limité. En considérant un cas très favorable au GPL, le gain environnemental d'un véhicule GPL, sur sa durée de vie, est évalué à 73 euros par rapport à un véhicule essence et à 315 euros par rapport à un véhicule diesel. En outre, les véhicules fonctionnant au GPL bénéficient d'avantages fiscaux complémentaires : taxe intérieure à la consommation sur le GPL au taux réduit de 107,6 euros/t (à comparer au taux de 783,1 euros/t de la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le supercarburant sans plomb SP95-E10 et de 504 euros/t pour le gazole). Cet avantage fiscal fait du GPL le carburant liquide le moins cher du marché. Pour un véhicule, le gain est estimé entre 1 000 euros et 2 400 euros, sur sa durée de vie, grâce à la possibilité d'exonération totale ou partielle (50 %) de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation, selon les régions (l'avantage est compris entre 14 euros/cheval fiscal et 46 euros/CV), aux avantages liés à la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les professionnels, à l'exonération de la moitié du montant de la TVS pendant deux ans pour les véhicules bicarburation essence/GPL. Ainsi, hors prime de 2 000 euros, l'achat ou la transformation d'un véhicule GPL reste une opération rentable pour un particulier. Toutes ces raisons ont conduit à ajuster, pour 2011, le dispositif en faveur du GPL, en supprimant la prime de 2 000 euros et en conservant ses autres avantages fiscaux. Les véhicules GPL bénéficient en 2011 du barème « classique » de bonus écologique basé sur le niveau des émissions de CO2.

Données clés

Auteur : M. Philippe Tourtelier
Circonscription : Ille-et-Vilaine (2e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 110860
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement
Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 14 juin 2011, page 6193
Réponse publiée le : 12 juillet 2011, page 7622