ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

environnement

Question écrite n° 15242

Texte de la question

M. Alain Marty attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur la mise en place du système du bonus malus pour promouvoir les véhicules propres. Cette politique va conduire à instaurer une taxe sur l'achat des voitures qui rejettent beaucoup de CO2 dans l'atmosphère. C'est le cas de la plupart des véhicules contenant beaucoup de places, dont le renouvellement s'accompagnera désormais d'une taxation de 1 600 euros. Or il se trouve que ces véhicules presque toujours achetés d'occasion sont souvent nécessaires aux familles nombreuses, lesquelles ne les remplacent qu'avec difficulté puisqu'elles, doivent par ailleurs faire face à de nombreuses dépenses. Aussi, une telle taxation augmente significativement le prix d'achat et est très mal ressentie par ces familles dont le pouvoir d'achat est souvent faible. Par ailleurs, il y aurait actuellement une réflexion sur l'annualisation du malus, ce qui reviendrait à réintroduire la vignette automobile pour certaines catégories de voitures. L'industrie automobile s'inquiète d'une telle politique, a l'heure d'un contexte économique difficile et de l'augmentation du prix de l'essence. Il lui demande donc de lui indiquer les mesures d'exonération qu'il compte prendre pour que la lutte contre la pollution ne pénalise pas les familles ayant de nombreux enfants et l'état actuelle de la réflexion sur l'éventuelle mise en place de l'annualisation du malus.

Texte de la réponse

Le bonus écologique mis en oeuvre par le Gouvernement poursuit deux objectifs : inciter à l'acquisition de véhicules faiblement émetteurs de gaz à effet de serre et favoriser la mise à la casse des véhicules les plus anciens, qui sont les plus nocifs. Le premier objectif sera atteint par le biais d'un bonus-malus portant sur les véhicules neufs. Le malus gCO2/km en vertu des dispositions de l'article 63 de la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007. Le malus n'est applicable qu'aux véhicules commandés après le 5 décembre 2007 (date de l'annonce du projet du Gouvernement) et immatriculés à compter du 1er janvier 2008. Les véhicules émettant au maximum 130 gCO2/km bénéficieront d'un bonus, conformément au décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition de véhicules propres. Le second objectif justifie la mise en place d'un superbonus lors de la mise à la casse des véhicules de plus de 15 ans, d'un montant de 300 EUR. Il sera versé en complément du bonus aux acquéreurs de véhicules émettant au maximum 130 gCO2/km. Un quart des véhicules neufs acquis en 2006 émettait plus de 160 gCO2/km, et aurait, en conséquence, été soumis à cette taxe. En contrepartie, près du tiers des véhicules neufs acquis en 2006 aurait bénéficié d'un bonus. Les constructeurs automobiles réalisant actuellement d'importants investissements pour réduire les émissions de C02 des véhicules neufs, la part des consommateurs assujettis à cette taxe se réduira tandis que celle des bénéficiaires augmentera. Pour cette raison, un abaissement des seuils est prévu tous les deux ans. Ainsi, les consommateurs acquérant un véhicule neuf faiblement émetteur, si leur achat s'accompagne de la mise au rebut d'un véhicule de plus de 15 ans, bénéficieront d'un double bonus. En termes d'équité, certaines motorisations actuellement sur le marché permettent de dissocier émissions de C02 et taille du véhicule : ainsi plusieurs berlines et véhicules familiaux sont soit éligibles au bonus écologique, soit exonérés de malus. En termes de prix, les véhicules les moins onéreux sont, le plus souvent, éligibles au bonus, alors que

ceux dont les prix sont les plus élevés, souvent dans la catégorie supérieure, se retrouvent taxés d'un malus. Les ménages modestes disposent, en conséquence, d'un véritable choix de véhicules écologiques lors de leur acte d'achat. En outre, d'autres mesures sont prévues, suite aux travaux du Grenelle de l'environnement. Un comité opérationnel du Grenelle a ainsi reçu pour mission de favoriser le développement industriel de véhicules performants. Il est notamment chargé d'étudier la refonte du contrôle technique, dans le respect de l'encadrement communautaire. Cette étude permettra de favoriser un meilleur entretien des véhicules en circulation et, ainsi, une amélioration des performances environnementales de ces véhicules. Enfin, l'annualisation du malus, évoquée lors de l'élaboration du bonus-malus écologique n'a pas, aujourd'hui, été retenue. Néanmoins, le Grenelle de l'environnement a envisagé cette option afin d'optimaliser l'efficacité du dispositif. Une telle taxe ne s'apparenterait pas à une forme de retour de la vignette, dans la mesure où la proportion de véhicules taxés demeurerait minoritaire. Ce mécanisme, qui constitue la première application du « signal-prix » écologique proposé par le Grenelle de l'environnement, est purement incitatif. Il a été élaboré de manière à ce que les recettes du malus financent à due concurrence les dépenses du bonus et du superbonus. Il n'entraînera donc aucun prélèvement global supplémentaire sur les ménages ou les entreprises.

Données clés

Auteur : M. Alain Marty
Circonscription : Moselle (4e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 15242
Rubrique : Automobiles et cycles
Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables
Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 29 janvier 2008, page 664
Réponse publiée le : 1er avril 2008, page 2857