



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

### véhicules motorisés

Question écrite n° 15324

#### Texte de la question

M. Alain Suguenot attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur la taxe écologique annuelle sur les véhicules neufs les plus polluants. Cette taxe doit permettre de financer le retrait de vieilles voitures polluantes. Certains s'inquiètent des effets de cette « éco-pastille » qui pourrait être discriminatoire car taxant les véhicules les plus puissants indépendamment de l'usage qui en est fait, et qui pénaliserait par là tous ceux (familles nombreuses, personnes à forte corpulence ou à mobilité réduite) qui en ont un réel besoin, voire inefficace car la prime à la casse financera essentiellement le renouvellement naturel du parc, alors que les ressources de l'éco-pastille sont liées à la volonté des acheteurs de voitures de première main, qui pourraient différer leur achat. Aussi il lui demande de bien vouloir lui apporter quelques éclaircissements de nature à rassurer une partie des automobilistes inquiets des conséquences de cette mesure.

#### 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 gCO<sub>2</sub>/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 gCO<sub>2</sub>/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 gCO<sub>2</sub>/km. Un quart des véhicules neufs acquis en 2006 émettait plus de 160 gCO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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'optimiser 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 Suguenot](#)

**Circonscription :** Côte-d'Or (5<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 15324

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** Écologie, développement et aménagement durables

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 29 janvier 2008, page 666

**Réponse publiée le :** 1er avril 2008, page 2857