



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

environnement

Question écrite n° 27293

Texte de la question

M. Étienne Mourrut attire l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur le bonus malus automobile. Le bonus malus qui a dopé de 45 % les ventes de véhicules moins polluants devait être étendu à une vingtaine de familles de produits. Aussi, il lui demande dans quel délai cette extension aura lieu et quelles familles de produits seraient susceptibles d'en bénéficier. De plus, il lui demande s'il est prévu que le malus soit annualisé, afin que les plus gros pollueurs payent chaque année et ainsi assurent la pérennité du dispositif.

Texte de la réponse

Agir sur les modes de production et de consommation est une composante stratégique majeure en vue d'orienter l'économie vers plus de durabilité. Parmi les engagements du Grenelle de l'environnement, figurent des éléments novateurs en faveur d'une consommation plus durable. C'est notamment le cas de mesures informatives, tel l'affichage des caractéristiques environnementales des produits, ou incitatives d'un point de vue financier, tel le bonus-malus mis en place sur les véhicules particuliers. Le bonus-malus automobile est un bon exemple de ce que peut apporter une mesure d'incitation à caractère économique, dès lors qu'elle est associée à une information simple. Depuis la mise en oeuvre du dispositif, les émissions de CO₂ moyennes des véhicules neufs ont baissé de manière spectaculaire, de 148 gCO₂/km en 2007 à 132,8 gCO₂/km en 2009. La France est, ainsi, aujourd'hui en tête du classement européen en matière d'émissions de CO₂/km. Ce succès appelle naturellement à réfléchir à la création de nouveaux bonus-malus, sur d'autres types de produits, quand cela s'avère pertinent, tant d'un point de vue environnemental, qu'économique. Trois conditions apparaissent devoir être satisfaites pour le choix des produits concernés et envisager une possible extension du dispositif mis en place sur les véhicules : le critère retenu pour attribuer le bonus ou assujettir le malus devra être fondé sur une mesure incontestable de l'impact environnemental (émissions de CO₂, consommation d'électricité...) ; le pouvoir d'achat des populations les plus fragiles ne doit pas être menacé par la mise en place d'un bonus-malus. L'électroménager constitue un exemple parmi d'autres de cette difficulté particulière : les appareils les plus économes en énergie sont aussi les plus chers. Mettre en place un bonus-malus pourrait certes réduire leur prix pour l'ensemble des consommateurs, mais aussi profiter en priorité aux personnes les plus aisées qui les auraient de toute façon achetés, tandis que les plus faibles revenus se verraient contraints d'acquitter un malus sur l'achat d'équipements de faible efficacité énergétique et dont le coût d'usage est important. Cet effet d'aubaine ne serait pas acceptable. Il faut ainsi raisonner, au cas par cas, dans un marché en constante évolution, pour limiter ce risque, notamment en évaluant précisément la dispersion des prix de vente au sein de chaque catégorie de produit et de chaque classe énergétique, afin de garantir aux revenus les plus modestes, l'existence effective d'alternatives d'achats plus durables à des prix d'achat qui leur soient accessibles ; enfin, le dispositif de bonus-malus doit être équilibré budgétairement. Au regard de ces trois conditions, qui sont à évaluer de manière dynamique sur les différents marchés de biens d'équipement ou de consommation courante, aucune des catégories de produits envisagées jusqu'ici n'a été jugée satisfaisante, et les investigations doivent donc être poursuivies sur de nouvelles catégories de produits ou en reconsidérant celles déjà évaluées, dès lors

que leur marché aurait notablement évolué (par exemple, avec l'apparition sur de produits performants à des prix abordables par un plus grand nombre de ménages). Enfin, la possibilité d'un malus payé annuellement pour les plus gros pollueurs existe désormais, en complément du malus payé, lors de l'acquisition d'un véhicule émettant plus de 155 g CO₂/km. En vertu de l'article 1011 ter du code général des Impôts, les véhicules les plus polluants sont soumis à un malus annuel d'un montant de 160 EUR par véhicule. Pour « les plus polluants », il faut entendre les véhicules émettant plus de 245 g CO₂/km en 2010 et 2011, ce seuil étant abaissé à 240 g à compter de 2012. Le montant de ce malus annuel pourra lui-même faire l'objet de révision à moyen terme.

Données clés

Auteur : [M. Étienne Mourrut](#)

Circonscription : Gard (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27293

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 juillet 2008, page 6072

Réponse publiée le : 2 novembre 2010, page 11997