



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

environnement

Question écrite n° 35868

Texte de la question

M. André Wojciechowski interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur la mise en oeuvre du bonus écologique " Grenelle de l'environnement" pour l'acquisition de véhicules neufs émettant moins de 130 grammes de CO₂ au kilomètre. Le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 institue une aide à l'acquisition des véhicules propres. L'article 1011 bis-I de la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007 institue une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules les plus polluants. Il lui demande de bien vouloir lui communiquer le bilan entre les bonus attribués et les malus encaissés ainsi que le manque à gagner en TVA, étant donné que le véhicule propre moins cher à l'achat génère moins de TVA qu'un véhicule polluant. Il lui demande, en outre, quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour rétablir ces équilibres.

Texte de la réponse

Le dispositif de bonus écologique mis en place en 2008 prévoit pour l'année 2010 d'allouer une aide, ou bonus, à l'achat de véhicules neufs émettant moins de 125 g de CO₂ par km. En outre, le dispositif prévoit une taxe additionnelle, ou malus, s'appliquant aux acquisitions de véhicules neufs en 2010 émettant plus de 155 g de CO₂ par km. Les aides versées par l'Agence de services et de paiement (ASP) au titre du bonus et du super bonus s'élèvent à environ 729 MEUR en 2009 et à 418 MEUR au premier semestre 2010. Les recettes résultant du produit des malus sont estimées selon les données d'immatriculation disponibles à environ 181 MEUR pour l'année 2009 et à 94 MEUR environ au premier semestre de l'année 2010. Le dispositif de bonus-malus a eu un fort effet incitatif sur l'achat des véhicules à faible émission de CO₂. La moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France passe de 149 g de CO₂ par km à la fin de l'année 2007 à 140 g de CO₂/km à la fin de l'année 2008 et 131 g fin 2009 (la baisse moyenne des émissions étaient entre 2001 et 2007 de 1 g/an environ). On constate une forte évolution de la part des véhicules bénéficiant de bonus dans les ventes de véhicules neufs entre 2008 et 2009 (plus de 37 % d'augmentation des ventes). Les ventes de véhicules impactés par le malus ont parallèlement fortement baissé : les immatriculations de voitures dont les émissions de CO₂ dépassent 250 g (malus de 2 600 EUR en 2009 et 2010) ont été divisées par quatre en deux ans. Bien qu'une baisse progressive des seuils ait été prévue afin de permettre un équilibrage progressif du dispositif, la demande de versement d'aides gouvernementales a été très soutenue. Certains éléments, comme la prolongation du dispositif de prime à la casse ou le développement d'offres commerciales de constructeurs en complément des aides d'État, ont concouru au maintien de cette demande forte. Depuis sa création, début 2008, le bonus-malus écologique a donc pleinement rempli ses objectifs en incitant les acheteurs de véhicules neufs à choisir les modèles, les plus sobres en CO₂. Cette première étape étant largement franchie, il s'agit aujourd'hui pour le Gouvernement de mettre en place une version du bonus-malus, plus adaptée afin de rendre le parc automobile français de moins en moins polluant. Ainsi, en 2011, le bonus connaîtra les évolutions suivantes : l'extension de la zone neutre avec la suppression du plus petit bonus de 100 EUR pour les véhicules entre 110 - 120 g de CO₂/km ; le passage de 500 EUR à 400 EUR pour la tranche de 90 - 110 g de CO₂/km ; le passage de 1 000 EUR à 800 EUR pour la tranche de 60 - 90 g de CO₂/km ; la suppression du barème spécifique pour

les véhicules GPL ; le passage de 135 g à 110 g de CO₂/km pour le seuil d'éligibilité au bonus de 2 000 EUR pour les véhicules hybrides ; le maintien du bonus de 5 000 EUR pour les véhicules tout électrique. Concernant l'influence du dispositif sur les revenus de TVA, la réponse précise à cette question relève de la compétence des services de l'État en charge de l'encaissement de la taxe sur la valeur ajoutée. Les services de la direction générale des finances publiques (direction générale des impôts, division D2 - services de la fiscalité énergétique et environnementale) ont été interrogés. Cependant, ils ne disposent d'aucun élément sur ce point qui semble difficile à évaluer a priori, l'impact TVA du bonus ne pouvant être estimé à partir des déclarations de TVA (la TVA est déclarée par taux et non par produits). Cependant, sur un plan qualitatif, plusieurs effets possibles sur la TVA sont engendrés par le bonus-malus : 1. Une modification de la répartition des ventes vers des modèles moins émetteurs de CO₂, mais aussi moins chers et donc un impact négatif sur les recettes de TVA pour l'État. 2. Un report de la demande vers des modèles plus économes en carburant permettant de faire diminuer la demande de carburant et donc d'engendrer une baisse des recettes des taxes assises sur la consommation de ces derniers. L'accélération de la baisse des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs vendus en France constatée ces trois dernières années résulte de la combinaison de deux effets : d'une part, une nette « descente » en gamme avec une augmentation des parts de marché des gammes dites « économique » et « inférieure » ; d'autre part, une baisse accentuée des émissions unitaires au sein de chaque gamme. 3. Une stimulation du marché automobile, par un surcroît de vente de véhicules faiblement émetteurs de CO₂, ayant un impact positif sur les recettes de TVA pour l'État. Les ventes de véhicules particuliers (2 268 671 unités) en France ont connu une forte hausse en 2009 (+ 10,7 %), alors même que l'année a été très contrastée pour l'industrie automobile en Europe de l'Ouest. Le marché en Allemagne, en France et en Autriche a été en forte hausse (allant de + 8,8 % à + 23,2 %), grâce surtout à l'introduction du bonus-malus et des diverses primes à la casse. D'autres pays ont vu leur marché fortement décliner, comme l'Irlande qui accuse la chute la plus spectaculaire avec une baisse de 62 %. Toutefois, au final, c'est le comportement global d'achat des ménages, tous postes de consommation confondus, qui importe du point de vue des recettes de TVA, et l'effet TVA mesuré uniquement via son effet sur les achats de véhicules neufs ne rendrait pas compte de l'évolution globale de la consommation des ménages, telle qu'elle a pu être impactée par ce dispositif. Par ailleurs, l'effet conjoint de la prime à la casse instituée dès 2009 et les promotions parallèles offertes par les constructeurs automobiles ont un impact certain et rendent difficile toute évaluation précise sur la base d'un marché automobile. Pour toutes ces raisons, les évaluations partielles effectuées entre 2009 et au début de l'année 2010 sur l'impact TVA du bonus malus sur la modification du parc des véhicules neufs, apparaissent contradictoires du fait des mouvements inverses constatés.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 35868

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 novembre 2008, page 10088

Réponse publiée le : 11 janvier 2011, page 208