



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

matériels

Question écrite n° 90413

Texte de la question

Mme Danielle Bousquet attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur l'arrêté du 4 mai 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes et équipements destinés à ces véhicules en application de la directive n° 2007/46/CE. En effet, ce texte permet aux entreprises de bénéficier du régime avantageux des véhicules utilitaires, sous réserve que les constructeurs demandent l'homologation de ces véhicules qui seront déclarés en véhicules utilitaires. Cette homologation présente de nombreux avantages fiscaux pour les entreprises. En effet, sans aucune considération des rejets de CO₂ du véhicule, elles peuvent amortir leurs véhicules sans plafond. Alors que sans homologation, les entreprises peuvent amortir jusqu'à 18 300 euros sur un véhicule émettant jusqu'à 200g de CO₂, au-dessus de ce taux, l'amortissement n'est que de 9 900 euros. De plus, le régime découlant de l'homologation permet aussi à l'entreprise d'être exonérée de malus écologique et de taxe sur les véhicules de société, et le coût de la carte grise est divisé par deux. Pourtant les conclusions du Grenelle de l'environnement indiquaient que le secteur des transports était responsable d'une part significative de la croissance des gaz à effet de serre en France et qu'une rupture était indispensable. Logiquement, l'article 13 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement imposait à l'État d'inciter les entreprises à procéder à l'achat de véhicules propres et économes, utilisant des matériaux plus sûrs et plus légers. Elle lui demande donc de lui indiquer pourquoi les décisions du ministère de l'écologie semblent tourner délibérément le dos aux engagements du Grenelle de l'environnement et favoriser des modes de transports particulièrement polluants.

Texte de la réponse

Depuis sa mise en place au début de l'année 2008, le bonus-malus a démontré son efficacité pour orienter la demande et l'offre vers des véhicules moins émetteurs de CO₂ : la moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France est de 133 g de CO₂ par km en 2009, soit une baisse de 7 g en un an et de 16 g en 2 ans d'application du dispositif. L'article 1011 bis du code général des impôts prévoit une taxe additionnelle (malus automobile) à celle versée lors de l'obtention du premier certificat d'immatriculation délivré en France pour une voiture particulière. Cet article complète le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres (bonus). Les dispositions prévues par le texte actuel ne soumettent au malus que les véhicules immatriculés dans la catégorie « voiture particulière », donc les véhicules homologués dans la catégorie M. L'entrée en vigueur le 29 avril 2009 de la directive 2007/46, étendant le caractère obligatoire de la réception communautaire à l'ensemble des catégories de véhicules routiers, offre aux constructeurs la possibilité d'homologuer certains véhicules, qui ont toutes les apparences intérieures et extérieures d'une voiture particulière, dans la catégorie des véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes (catégorie N1), sans avoir besoin de les transformer en véhicules à deux places. L'évolution récente montre que les critères de distinction M1/N1 de cette directive ne permettent pas d'éviter que des véhicules qui pourraient être considérés comme des voitures

particulières, véhicules qui pour certains sont par ailleurs fortement émetteurs de CO₂, soient réceptionnés en N1 (avec 6 places maximum) afin de contourner les réglementations fiscales existantes. En l'absence de modification des textes fiscaux, ces véhicules de catégorie N1, administrativement considérés comme des véhicules utilitaires, bénéficient d'une exonération de taxe sur les véhicules de société (art. 1010 du CGI), de taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation (art. 1010 bis du CGI), de malus écologique appelé également écopastille (art. 1011 bis du CGI), de malus annuel pour les véhicules dont le taux d'émission de dioxyde de carbone est supérieur à 245 grammes par kilomètre (art. 1011 ter du CGI) ainsi que d'une absence totale de limitation dans la déduction des amortissements ou des loyers de location et de crédit-bail (articles 39-4 et 93-1-3° du CGI). Afin de renforcer l'efficacité de ces dispositifs, des modifications ont été proposées dans le cadre du projet de loi de finances pour l'année 2011. À compter du 1^{er} octobre 2010, il est prévu que les véhicules dits « véhicules de tourisme » répondant à la définition suivante : « voitures particulières au sens du 1 du C de l'annexe II à la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, ainsi que les véhicules à usages multiples qui, tout en étant classés en catégorie N1 au sens de cette même annexe, sont destinés au transport de voyageurs et de leurs bagages ou de leurs biens », soient soumis au paiement de la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS) et du malus. Cette nouvelle définition permet de réintégrer dans le périmètre de ces mesures, les véhicules de catégorie N1 dont les caractéristiques sont très proches des voitures particulières.

Données clés

Auteur : [Mme Danielle Bousquet](#)

Circonscription : Côtes-d'Armor (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 90413

Rubrique : Entreprises

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 octobre 2010, page 11068

Réponse publiée le : 28 décembre 2010, page 13997