ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

GPL

Question écrite n° 93823

Texte de la question

M. François Grosdidier appelle l'attention de Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'avantage dont bénéficient les acquéreurs de véhicules fonctionnant au GPL carburant (GPL-c). Les acheteurs de voitures fonctionnant au GPL carburant et émettant moins de 136 grammes de CO2 au kilomètre en 2010 et 131 grammes de CO2 au kilomètre en 2011 bénéficient d'un avantage de 2 000 euros. Cet avantage est d'autant plus justifié que le GPL-c réduit de 16 % les émissions de CO2 par rapport à un moteur essence et de 11 % par rapport à un moteur diesel. De surcroît, il réduit de manière drastique les émissions de NOx de 96 % face au diesel et de 68 % face à l'essence. Par ailleurs, le prix moyen à la pompe du GPL-c est de 0,76 euro par litre contre 1,14 euro par litre de diesel et 1,33 euro par litre de super sans plomb 95. Au regard des prix, le GPL-c constitue l'une des rares solutions disponibles pour les Français de classe moyenne souhaitant utiliser des véhicules plus respectueux de notre environnement. Cet avantage financier soutient le pouvoir d'achat des Français par l'acquisition de véhicules peu polluants qui de surcroît acceptent un carburant économe à la pompe. Cet avantage pourrait être prochainement réduit, voire supprimé, par une disposition de nature réglementaire. Or cette réduction ou cette suppression serait profondément néfaste pour la filière et nos concitoyens. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir préciser les intentions du Gouvernement afin de dissiper les craintes légitimes de la filière et des Français de classe moyenne désireux de disposer de véhicules plus respectueux de l'environnement.

Texte de la réponse

Le bonus-malus automobile est un dispositif assis sur les émissions de CO2 des véhicules particuliers neufs : une subvention est accordée à l'achat de véhicules neufs faiblement émetteurs (moins de 110 g CO2/km en 2011) alors que les véhicules fortement émetteurs (plus de 150 g CO2/km en 2011) sont taxés à l'occasion de leur première immatriculation. En 2010, les véhicules à motorisation alternative (hybride, GPL ou GNV) n'étaient pas assujettis au barème « classique » relatif aux autres types de motorisations, ils bénéficiaient d'une prime de 2 000 euros, sous réserve que leurs émissions de CO2/km soient inférieures ou égales à 135 g (en 2010), soit un niveau d'émissions supérieur à celui des autres véhicules bénéficiant en 2010 des bonus de 100 euros, 500 euros ou 1 000 euros. Les gains environnementaux du carburant GPL sont avérés, mais s'amenuisent au fil de l'amélioration des normes Euro. D'après une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), les véhicules au GPL ne produisent pas de particules et très peu de NOx, dix fois moins de particules qu'un véhicule de norme Euro 3. Ils produisent en revanche plus de CO2 que les voitures à essence et les Diesel et plus d'hydrocarbures imbrûlés (HC) que les Diesel, même si ces HC sont moins toxiques. Mais les normes d'émission de polluants ont efficacement évolué. Les véhicules essence et diesel neufs respectent tous les normes Euro 5 et ont des émissions bien moindres qu'un véhicule Euro 3. L'avantage comparatif du GPL est donc aujourd'hui plus limité. En considérant un cas très favorable au GPL, où on considère que l'impact d'un véhicule GPL en termes de pollution locale est dix fois moindre que celui d'un véhicule essence et quarante fois moindre qu'un véhicule diesel, le gain environnemental d'un véhicule GPL sur sa durée de vie est évalué à 73 euros par rapport à un véhicule essence et 315 euros par rapport à un véhicule diesel. Pour ce qui concerne les

émissions de CO2, les véhicules GPL sont comparables aux véhicules diesels. Les gains environnementaux sont donc proches de zéro par rapport à un véhicule essence ou diesel. En outre, les véhicules fonctionnant au GPL bénéficient d'avantages fiscaux complémentaires : les véhicules GPL bénéficient d'une taxe intérieure à la consommation (TIC) sur le GPL au taux réduit de 107,6 euros/t (à comparer au taux de 783,1 euros/t de la taxe intérieure sur les produits pétroliers TIPP pour le supercarburant sans plomb SP95-E10 et de 504 euros/t pour le gazole). Cet avantage fiscal fait du GPL le carburant liquide le moins cher du marché. Pour un véhicule, le gain est estimé entre 1 000 euros et 2 400 euros sur sa durée de vie. Par ailleurs, une exonération totale ou partielle (50 %) de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation peut être accordée selon les régions ; l'avantage est compris entre 14 euros/CV et 46 euros/CV (cheval fiscal). Pour les professionnels, des avantages liés à la taxe sur les véhicules de société (TVS) sont également proposés : les véhicules bicarburation essence/GPL sont exonérés de la moitié du montant de la TVS pendant deux ans. En outre, le coût de l'équipement d'un véhicule en vue de son fonctionnement au GPL est aujourd'hui bien inférieur à la somme de 2 000 euros. Donc, hors prime de 2 000 euros, l'achat ou la transformation d'un véhicule GPL reste une opération avantageuse pour un particulier. Enfin, entre 2008 et 2009, les parts de marché des ventes de véhicules neufs GPL ont été multipliées par onze. Le nombre des seuls véhicules GPL bénéficiant du bonus est passé de 500 véhicules en 2008 à 25 000 en 2009. En 2010, plus de 74 500 nouveaux véhicules fonctionnant au GPL ont bénéficié du bonus de 2 000 euros, représentant une part très importante du déficit du bonus-malus constaté cette année. L'ensemble de ces raisons a conduit à ajuster pour 2011 le dispositif en faveur du GPL, en supprimant la prime de 2 000 euros et en conservant ses autres avantages fiscaux. Les véhicules GPL bénéficient en 2011 du barème « classique » de bonus écologique basé sur le niveau des émissions de CO2. Pour sa part, le marché de la transformation de véhicules essence au GPL reste relativement stable. Après une forte progression en 2008 (4 400 véhicules transformés, soit 24 % d'augmentation par rapport à l'année 2007), seulement 1 412 véhicules ont été transformés sur les huit premiers mois de l'année 2009, contre 2 635 sur la même période en 2008 (- 46 %). L'agence de service et de paiement, en charge de la gestion du dispositif de bonus écologique, n'a traité qu'environ 730 dossiers de demande d'aide à la transformation en 2009 et 940 dossiers sur l'année 2010. Le maintien d'avantages fiscaux liés à l'acquisition et à l'usage d'un véhicule GPL permettra de maintenir cette activité de transformation.

Données clés

Auteur : M. François Grosdidier
Circonscription : Moselle (1re circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 93823
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Économie, finances et industrie
Ministère attributaire : Économie, finances et industrie

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 23 novembre 2010, page 12603
Réponse publiée le : 12 avril 2011, page 3688