ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

véhicules motorisés

Question écrite n° 14571

Texte de la question

M. Jean-Yves Le Déaut attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur l'écopastille qui devrait être appliquée au 1er janvier 2008. Plusieurs milliers de personnes en France ont commandé un véhicule en octobre et en novembre 2007 et la plupart devraient être livrés dans le courant du mois de janvier 2008. Au moment de la commande, aucun texte législatif en vigueur ne prévoyait de taxe sur l'écopastille, relative aux voitures polluantes. Mais aujourd'hui, ils se voient appliquer un supplément qui n'existait pas au moment de l'achat du véhicule et auraient très certainement orienté leur choix de manière différente. L'application rétroactive de cette taxe sur des milliers d'automobilistes est perçue comme une injustice. Aussi, il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement concernant l'écopastille, pour les automobilistes qui ont commandé leur voiture avant la mise en application de cette taxe.

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 gCO2/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 gCO2/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 gCO2/km. Un quart des véhicules neufs acquis en 2006 émettait plus de 160 gCO2/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 C02 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 C02 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'optimaliser 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. Jean-Yves Le Déaut
Circonscription : Meurthe-et-Moselle (6e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 14571
Rubrique : Déchets, pollution et nuisances
Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables
Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 15 janvier 2008, page 268
Réponse publiée le : 1er avril 2008, page 2857