



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## véhicules motorisés

Question écrite n° 9720

### Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier interroge Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi sur l'éco-pastille. Au-delà d'un certain seuil, les propriétaires de véhicules polluants seraient redevables d'une écotaxe par le biais de l'éco-pastille. D'après certaines sources, ce seuil serait compris entre 140 et 150 g/km de CO<sub>2</sub>. Or il apparaît que la plupart des véhicules (citadines, berlines...) dépassent ce seuil. Dès lors, cette éco-pastille ne concernerait plus seulement les grosses cylindrées et les 4 x 4, mais la grande majorité des véhicules. Aussi, il souhaiterait connaître ses intentions en la matière et le seuil retenu.

### 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 gCO<sub>2</sub>/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 gCO<sub>2</sub>/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 gCO<sub>2</sub>/km. Un quart des véhicules neufs acquis en 2006 émettait plus de 160 gCO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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'optimiser 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. Pierre Morel-A-L'Huissier](#)

**Circonscription :** Lozère (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9720

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** Économie, finances et emploi

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 13 novembre 2007, page 6952

**Réponse publiée le :** 1<sup>er</sup> avril 2008, page 2857