ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 66632

Texte de la question

M. Michel Issindou attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget, sur la loi de finances rectificative n° 2007-1824 du 25 décembre 2007. Dans son article 63, ce texte institue une écotaxe (ou "malus automobile") pour décourager l'achat des véhicules les plus émetteurs de CO2. Ce même article prévoit un mécanisme d'abaissement progressif du seuil de perception de l'écotaxe étalé sur la période 2008-2014 et applicable à deux catégories de véhicules : ceux dits "en réception communautaire", au sens de la directive n° 70/156/CEE du 6 février 1973 et ceux dits "en réception nationale ou isolée" comprenant notamment les véhicules ayant fait l'objet d'une installation GPL. Pour cette dernière catégorie, l'écotaxe est assise sur la puissance administrative et les deux dernières phases de son durcissement (2013 et 2014) ont conduit à imposer un malus à l'achat de véhicules d'une puissance de 6 CV et 7 CV alors que ceux-ci en étaient jusqu'alors exonérés. Cette situation crée un préjudice économique certain pour les entreprises se consacrant à la transformation GPL de véhicules et qui travaillent essentiellement à partir de véhicules d'une puissance de 6 CV et 7 CV. Ce résultat est d'autant plus paradoxal que la transformation GPL conduit à la réduction des émissions de dioxyde de carbone, le GPL étant "du puits à la roue", le carburant le moins émetteur de CO2. Convaincu de la nécessité de corriger cette incohérence, il le remercie de bien vouloir lui indiquer si une modification du dispositif d'écotaxe pourrait être introduite par voie d'amendement au projet de loi de finances pour 2015.

Texte de la réponse

Aux termes de l'article 1011 bis du code général des impôts (CGI), la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation ("malus écologique"), due lors de la première immatriculation et applicable aux voitures particulièrement polluantes, est liquidée suivant deux modalités : soit, lorsque la voiture a fait l'objet d'une réception communautaire, d'après une grille tarifaire fonction du taux d'émission de CO2 ; soit, lorsque le véhicule n'a pas fait l'objet d'une telle réception, en fonction de sa puissance fiscale. La plupart des véhicules neufs transformés pour permettre l'utilisation du gaz de pétrole liquéfié (GPL) font l'objet d'une double réception, à la fois communautaire en tant que véhicule neuf acquis sur le marché intérieur et à titre isolé, afin de tenir compte de la transformation apportée au véhicule. Dans ce cas, le tarif du malus écologique est fixé en utilisant le taux d'émission de CO2 tel qu'il résulte de sa réception communautaire. Dans les cas plus rares où le véhicule neuf avant transformation n'a pas fait l'objet d'une réception communautaire et que le taux d'émission de CO2 n'est pas connu, le tarif est effectivement fixé selon la puissance fiscale du véhicule. Dans ce cadre, il n'est pas prévu de favoriser particulièrement les véhicules fonctionnant au GPL, dont les émissions de CO2 ne sont pas sensiblement inférieures à celles des véhicules à motorisation classique, et qui bénéficient par ailleurs d'un soutien de l'État de plus de 7 000 € par rapport à un véhicule essence. En effet, bien des véhicules transformés pour utiliser du GPL fonctionnent en bicarburation, c'est-à-dire grâce à un système qui permet de rouler à l'essence ou au GPL. Le Gouvernement a donc fait le choix de favoriser la consommation de GPL au moyen de tarifs de taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques très avantageux par rapport aux essences et gazoles. De plus, les voitures roulant au GPL bénéficient d'avantages fiscaux sur la taxe sur les

certificats d'immatriculation suivant les délibérations locales des conseils régionaux et, pour les véhicules appartenant à des sociétés, le GPL est entièrement déductible de la TVA. Par conséquent, si le Gouvernement est attentif aux enjeux environnementaux, il ne considère pas que le dispositif du malus écologique appelle une modification. La filière GPL bénéficie déjà d'un ensemble important d'outils de défiscalisation de nature à favoriser son développement.

Données clés

Auteur : M. Michel Issindou
Circonscription : Isère (2e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 66632
Rubrique : Transports routiers
Ministère interrogé : Budget
Ministère attributaire : Budget

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 14 octobre 2014, page 8532
Réponse publiée au JO le : 8 mars 2016, page 1958