



16ème législature

Question N° : 4830	De Mme Hélène Laporte (Rassemblement National - Lot-et-Garonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >automobiles	Tête d'analyse >Critères du bonus écologique	Analyse > Critères du bonus écologique.
Question publiée au JO le : 24/01/2023 Réponse publiée au JO le : 04/07/2023 page : 6246 Date de changement d'attribution : 31/01/2023		

Texte de la question

Mme Hélène Laporte appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur les défauts de la structure actuelle du dispositif de bonus-malus écologique sur l'achat de véhicules neufs. Prévu à l'article D. 251-1 du code de l'énergie, le bonus écologique pour l'achat de certains véhicules neufs a pour objet d'orienter le choix de l'acheteur vers des modèles à l'impact environnemental moindre. En 2016, la gamme des véhicules concernés était large puisqu'elle comprenait l'ensemble des véhicules hybrides émettant moins de 110 grammes de dioxyde de carbone au kilomètre et l'ensemble des véhicules - tous types de motorisation confondue - en émettant moins de 60. Cependant, progressivement, le droit à ce bonus s'est considérablement restreint, d'abord avec l'exclusion de l'ensemble des véhicules thermiques et hybrides non-rechargeables. Depuis le 1er janvier 2023, les véhicules hybrides rechargeables sont eux-mêmes exclus, le bonus ne pouvant plus concerner que les véhicules à motorisation hybride ou hydrogène d'un coût inférieur à 47000 euros toutes taxes comprises et d'un poids inférieur à 2,4 tonnes. Cette position maximaliste, sans lien avec la vitesse d'adaptation de l'industrie automobile et des automobilistes aux nouveaux standards environnementaux (l'électrique ne représente que 12 % du marché et l'hydrogène est négligeable), cache mal une volonté des gouvernements successifs de transformer le dispositif de bonus-malus, dans les faits, en un système de malus-malus dont l'État est bénéficiaire net. Conséquence de cette dérive réglementaire, le dispositif n'offre aucun avantage à l'acquisition d'un véhicule émettant moins de 80 gCO₂/km par rapport à un autre qui émet 122 gCO₂/km (le seuil du malus pour les véhicules polluants étant à 123). L'électrique n'étant pas adapté à l'ensemble des usages et l'hydrogène étant à un stade très précoce de son développement, le dispositif guide très peu les acheteurs vers des véhicules qui, dans l'état actuel du marché, comptent parmi les plus sobres. Elle l'appelle donc à envisager une refonte de celui-ci afin de le remettre en cohérence avec l'esprit qui a présidé à sa création et souhaite connaître ses intentions à ce sujet.

Texte de la réponse

La part des ventes de véhicules électriques parmi les ventes de véhicules neufs est en constante progression ces dernières années atteignant 13 % en 2022 contre 6,6 % en 2020 et plus de 18 % pour les acquisitions des seuls ménages. Le développement de ce marché concourt à l'atteinte de l'objectif de décarbonation des transports et notamment celui des voitures particulières qui représente la moitié des émissions de dioxyde de carbone du transport en France. Les aides à l'acquisition de véhicules peu polluants, ainsi que le malus écologique, visent à permettre l'atteinte des objectifs nationaux et européens de décarbonation des véhicules légers. Ainsi, le seuil de déclenchement du malus a été abaissé de 128 g/km à 123 g/km au 1er janvier 2023, ce nouveau seuil correspondant

aux objectifs fixés par le règlement européen sur les émissions de CO₂ des véhicules légers aux constructeurs pour la période 2020/2021. Les aides à l'acquisition des véhicules peu polluants mises en place par le Gouvernement visent également à accélérer cette transition du parc des véhicules particuliers. Depuis le 1er janvier 2023, le bonus écologique est réservé aux véhicules zéro-émission, c'est-à-dire les véhicules électriques et hydrogène. Il est par ailleurs cumulable avec la prime à la conversion dans le cas de la mise au rebut d'un ancien véhicule. Le montant d'aide cumulé pour l'acquisition d'un véhicule électrique ou hydrogène peut donc désormais atteindre 13 000 euros pour une voiture et 18 000 euros pour une camionnette. Ces montants sont majorés jusqu'à 3 000 euros dans les zones à faibles émissions. Ces aides peuvent être cumulées avec l'obtention d'un microcrédit, jusqu'à 8 000 euros, pour les ménages exclus du crédit dans les réseaux bancaires traditionnels. La prime à la conversion, ainsi que le microcrédit, ne sont pas limités à l'acquisition d'un véhicule électrique, mais aident également à l'acquisition d'un véhicule Crit'Air 1, respectant un seuil d'émission de CO₂. En 2022, les recettes au titre du malus écologique se sont élevées à 592 millions d'euros. 32,4 % des voitures neuves vendues sur le territoire ont fait l'objet d'un malus. Les dépenses liées aux aides à l'acquisition de véhicules peu polluants se sont élevées à 1 408 millions d'euros sur ce même exercice 2022, et 1 362 millions d'euros en 2021. Ces mesures d'aides engagées par le Gouvernement, tant en faveur des véhicules peu polluants que des ménages les plus modestes, font l'objet d'un recours croissant. Le budget annuel du seul bonus écologique connaît une hausse constante depuis 2018 pour s'établir à 1 157 millions en 2022 (en hausse de 8 % par rapport à 2021). Les dépenses de l'Etat en matière d'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants excèdent donc largement les recettes issues du malus écologique. En conséquence, les orientations données à ces dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules peu polluants répondent aux objectifs poursuivis et contribuent à la diminution observée des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves.