

Transcription légistique de l'objectif C1 : **Agir sur la réglementation et aider à la transition vers un parc de véhicules propres**



COMMENT LIRE LES TRANSCRIPTIONS LÉGISTIQUES ?

Le ~~noir barré~~ concerne les parties de textes existant qui devraient être supprimées.

Les parties en **rouge gras** correspondent aux textes qu'il y aurait lieu de créer ou mots à ajouter dans les textes existants.

PROPOSITION SD-C1.1 : AUGMENTER LE BONUS POUR LES VÉHICULES PEU POLLUANTS, AFIN D'AIDER DAVANTAGE LES MÉNAGES ET LES PROFESSIONNELS DANS LEUR ÉVOLUTION

POINTS D'ATTENTION

La proposition regroupe trois sous-propositions :

- augmenter le montant du bonus à 9 000 euros (soit + 25 %), en répartissant ce bonus entre le bonus poids et le bonus CO₂ ;
- créer un bonus de 1000 euros pour l'achat de véhicules d'occasion peu polluants, à condition de conserver le véhicule pendant au moins 3 ans et que le véhicule ait au moins 5 ans et prendre en considération la situation des Outre-Mer en augmentant le montant du bonus spécifique pour les outre-mer à 10 000 € ;
- ouvrir la prime à la conversion pour les véhicules très polluants quelle que soit l'ancienneté du véhicule.

Régime actuel :

Le bonus dépend des émissions du véhicule et de son prix. Il est de 6000 euros pour les véhicules électriques de moins de 45000 euros.

Pour les particuliers

Prix du véhicule	Voiture électrique	Utilitaire électrique / voiture hydrogène
< 45.000 €	6.000 €	6.000 €
45.000 > 60.000 €	3.000 €	3.000 €
60.000 €	0 €	3.000 € et tombe à 0 € au-delà de 60.000 €

Pour les professionnels

Prix du véhicule	Voiture électrique	Utilitaire électrique / voiture hydrogène
< 45.000 €	3.000 €	3.000 €
45.000 – 60.000 €	3.000 €	3.000 €
> 60.000 €	0 €	3.000 €

Les membres ont proposé d'instaurer à la fois un bonus-malus sur les émissions de CO₂ et un bonus-malus sur le poids des véhicules (voir SDC1.2). Dans ce cadre, compte tenu du poids élevé des véhicules hybrides, il a été décidé d'élargir le bonus sur les émissions aux véhicules hybrides pour qu'ils ne soient pas trop pénalisés.

Depuis le 1^{er} mars 2020, les émissions de CO₂ des véhicules sont calculées à partir d'une nouvelle norme, dite WLTP, donnant des résultats plus proches des émissions réelles. Les éléments de barème évoqués lors des discussions du groupe « se déplacer » de la convention citoyenne, étaient basés sur l'ancienne norme, dite NEDC. Il a donc été nécessaire de « traduire » ces éléments de barème dans la nouvelle norme WLTP.

La tarification est assez complexe à déterminer : à prévoir pour toutes les catégories de véhicules (camionnettes...) et avec une approche croisée poids et émissions de CO₂.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Modifier l'art D 251-1 du code de l'énergie :

“Une aide, dite bonus écologique, est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France ou à toute personne morale justifiant d'un établissement en France et à toute administration de l'Etat qui acquiert ou qui prend en location, dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure ou égale à deux ans, un véhicule automobile terrestre à moteur qui, à la date de sa facturation ou à la date de versement du premier loyer prévu par le contrat de location du véhicule :

1° Appartient :

a) Soit à la catégorie des voitures particulières ou des camionnettes au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ou à une catégorie de véhicules faisant l'objet d'une mesure des émissions de dioxyde de carbone en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 ; [...]

2° N'a pas fait l'objet précédemment d'une première immatriculation en France ou à l'étranger ; **a fait l'objet d'une immatriculation précédente et émet moins de 95g de CO₂ par km (norme NEDC) ou moins de 105 g de CO₂ par km (norme WLTP) pour les véhicules immatriculés à compter du 1^{er} mars 2020 ;**

2/ Modifier l'article D251-7 du code de l'énergie :

Le montant de l'aide prévue à l'article D. 251-1 est fixé comme suit :

1° Pour les véhicules mentionnés au 2° de l'article D. 251-1, si le véhicule est acquis ou loué par une personne physique, le montant de l'aide est fixé à 1 000 euros. Il doit être conservé pendant au moins trois ans et doit avoir un âge minimal de cinq ans sous peine de remboursement du bonus écologique ;

2° Pour les véhicules mentionnés au 5^a 1-a de l'article D. 251-1 et dont le coût d'acquisition est inférieur à 45 000 euros toutes taxes comprises, incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie, le montant de l'aide est fixé à 27 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises, augmenté le cas échéant du coût de la batterie si celle-ci est prise en location, dans la limite de **un montant maximal de 9 000 € défini par arrêté** 6 000 euros si le véhicule est acquis ou loué par une personne physique ou de 3 000 euros si le véhicule est acquis ou loué par une personne morale ;

3/ Prendre un décret définissant le montant du bonus écologique des véhicules en fonction des émissions de CO₂

“Le bonus total du véhicule est la somme des performances du véhicule en émissions de CO₂ (tableau 1) et du poids (Tableau 2).

Tableau 1 : Bonus au regard des émissions du véhicule

Proposition bonus CO ₂	
Emissions WLTP	Bonus (en €)
0	7000
1	6933
2	6867
3	6800
4	6733
5	6667
6	6600
7	6533
8	6467
9	6400
10	6333
11	6267
12	6200
13	6133
14	6067
15	6000
16	5933
17	5867
18	5800

19	5733
20	5667
21	5600
22	5533
23	5467
24	5400
25	5333
26	5267
27	5200
28	5133
29	5067
30	5000
31	4933
32	4867
33	4800
34	4733
35	4667
36	4600
37	4533
38	4467
39	4400
40	4333
41	4267
42	4200
43	4133
44	4067
45	4000
46	3933
47	3867
48	3800
49	3733
50	3667
51	3600
52	3533
53	3466
54	3400
55	3333
56	3266
57	3200
58	3133
59	3066
60	3000
61	2933
62	2866
63	2800
64	2733
65	2666
66	2600
67	2533
68	2466

69	2400
70	2333
71	2266
72	2200
73	2133
74	2066
75	2000
76	1933
77	1866
78	1800
79	1733
80	1666
81	1600
82	1533
83	1466
84	1400
85	1333
86	1266
87	1200
88	1133
89	1066
90	1000
91	933
92	866
93	800
94	733
95	666
96	600
97	533
98	466
99	400
100	333
101	266
102	200
103	133
104	66
105	0

Tableau 2 : bonus par rapport au poids du véhicule

Poids du véhicule	Bonus/malus en €
moins de 800 kg	-4000 €
de 800 à 1200 kg	-4000 € + 10€ par kg supérieur à 800
de 1200kg à 1400 kg	0 €
plus de 1400 kg	10€ par kg au-delà de 1400 kg

4/ Modifier l'article D251-3 du code de l'énergie

I.- Une aide dite prime à la conversion, est attribuée dans la limite d'une par personne jusqu'au 1^{er} janvier 2023, à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France ou à toute personne morale justifiant d'un établissement en France et à toute administration de l'Etat qui acquiert ou prend en location, [...]

II.- Une aide de 1 000 € est attribuée lorsque cette acquisition ou cette location d'un véhicule émettant moins de 95g de CO₂ par km (norme NEDC) ou 105g de CO₂ par kilomètre (norme WLTP), quelle que soit l'ancienneté du véhicule s'accompagne du retrait de la circulation, à des fins de destruction, d'un véhicule qui, à la date de facturation du véhicule acquis ou de versement du premier loyer [...].

PROPOSITION SD-CI.2 : RENFORCER TRÈS FORTEMENT LE MALUS SUR LES VÉHICULES POLLUANTS ET INTRODUIRE LE POIDS COMME UN DES CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE

POINTS D'ATTENTION

Depuis le 1^{er} mars 2020, les émissions de CO₂ des véhicules sont calculées à partir d'une nouvelle norme, dite WLTP, donnant des résultats plus proches des émissions réelles. Les éléments de barème évoqués lors des discussions du groupe « se déplacer » de la convention citoyenne étaient basés sur l'ancienne norme, dite NEDC. Il a donc été nécessaire de « traduire » ces éléments de barème dans la nouvelle norme WLTP.

- La réduction pour les familles nombreuses existe déjà (article 1011 bis du code général des impôts) et n'a donc pas à être retranscrite, les membres n'ayant pas demandé de retoucher son taux.
- À long terme, le bonus-malus devra continuer à évoluer pour atteindre tant les objectifs nationaux de décarbonation du secteur des transports en 2050, que les objectifs européens de réduction d'émissions, soit une moyenne de 81 gCO₂/km (norme NEDC) en 2025 et 59 gCO₂/km (norme NEDC) en 2030 sur les ventes de
- L'amendement pose des difficultés de transposition car il n'est pas précis (cf. paragraphe 4)

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Modifier l'article 1011 bis du code général des impôts :

I. – Il est institué une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules prévue à l'article 1599 quinquies.

II. – La taxe est assise :

a) Pour les véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation, au sens du 4^o de l'article 1007, sur les émissions de dioxyde de carbone **et sur le poids des véhicules;**

III. – Le tarif de la taxe est le suivant :

a) Pour les véhicules mentionnés au a du II :

Supprimer le tableau suivant :

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
Inférieur à 138 g	0
138	50
139	75
140	100
141	125
142	150
143	170
144	190
145	210
146	230
147	240
148	260
149	280
150	310
151	330
152	360
153	400

154	450
155	540
156	650
157	740
158	818
159	898
160	983
161	1074
162	1172
163	1276
164	1386
165	1504
166	1629
167	1761
168	1901
169	2049
170	2205
171	2370
172	2544
173	2726
174	2918
175	3119
176	3331
177	3552
178	3784
179	4026
180	4279
181	4543
182	4818
183	5105
184	5404
185	5715
186	6039
187	6375
188	6724
189	7086
190	7462
191	7851
192	8254
193	8671
194	9103
195	9550
196	10011
197	10488
198	10980
199	11488
200	12012
201	12552
202	13109
203	13682

204	14 273
205	14 881
206	15 506
207	16 149
208	16 810
209	17 490
210	18 188
211	18 905
212	19 641
Supérieur à 212	20 000

Remplacer par le **Tableau 1 : Malus en fonction des émissions**

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre) – normes WLTP	Malus (en euros)
moins de 123g	0
123	50
124	143
125	236
126	329
127	422
128	515
129	609
130	702
131	795
132	888
133	981
134	1074
135	1172
136	1276
137	1386
138	1504
139	1629
140	1761
141	1901
142	2049
143	2205
144	2370
145	2544
146	2726
147	2918
148	3119
149	3331
150	3552
151	3784
152	4026
153	4279
154	4542
155	4818

156	5105
157	5404
158	5715
159	6039
160	6375
161	6724
162	7086
163	7462
164	7851
165	8254
166	8671
167	9103
168	9550
169	10011
170	10488
171	10980
172	11488
173	12012
174	12552
175	13109
176	13682
177	14273
178	14881
179	15506
180	16149
181	16810
182	17490
183	18188
184	18905
185	19641
au-delà de 185 g	+736 € par gramme

Insérer également ce tableau 2 : Malus en fonction du poids

Poids du véhicule	Bonus/malus en €
Moins de 800 kg	-4000
De 800 à 1200 kg	-4000 + 10€ par kg supérieur à 800
De 1200 kg à 1400 kg	0
Plus de 1400 kg	10€ par kg au-delà de 1400 kg

PROPOSITION SD-C1.3 : INTERDIRE DÈS 2025 LA COMMERCIALISATION DE VÉHICULES NEUFS TRÈS ÉMETTEURS ; LES VÉHICULES ANCIENS POUVANT CONTINUER DE CIRCULER

POINTS D'ATTENTION

La réglementation sur les émissions de CO₂ des véhicules a évolué au 1^{er} mars 2020. On est passé d'une évaluation en normes NEDC à une évaluation en normes WLTP.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Modifier l'article 73 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 :

"I. – La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres, entendue sur le cycle carbone de l'énergie utilisée.

II. – Pour atteindre cet objectif, la France se fixe les objectifs intermédiaires suivants :

1° Une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs, permettant, en 2030 **grâce à l'interdiction à compter du 1^{er} janvier 2025 de la vente de véhicules neufs émettant plus de 110g de CO₂ par km et à compter du 1^{er} janvier 2030 de la vente des véhicules neufs émettant plus de 95g de CO₂ par kilomètre. Ces dispositions permettront** de remplir les objectifs fixés par le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ;

2° La fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040".

PROPOSITION SD-C1.4 : MODULER LES TAXES SUR LES CONTRATS D'ASSURANCE EN FONCTION DE L'ÉMISSION DE CO₂ POUR ENCOURAGER LES VÉHICULES PROPRES

POINTS D'ATTENTION

Les membres ont proposé de moduler les tarifs des contrats mais sans préciser comment et à partir de quel niveau.

Le comité légistique rappelle que depuis le 1er mars 2020, les émissions de CO₂ des véhicules sont calculées à partir d'une nouvelle norme, dite WLTP, donnant des résultats plus proches des émissions réelles. Les éléments de barème évoqués lors des discussions du groupe « se déplacer » de la convention citoyenne étaient basés sur l'ancienne norme, dite NEDC. Il a donc été nécessaire de « traduire » ces éléments de barème dans la nouvelle norme WLTP.

Pour tenir compte de ces éléments, le comité légistique propose donc :

- **une exonération de taxe** pour les véhicules les moins émetteurs (en dessous de 95g norme NEDC ou 123g norme WLTP),
- **un taux à 5 %** pour les véhicules entre 95 g norme NEDC et 110g norme NEDC ou entre 123g norme WLTP et 138 g WLTP
- **le taux actuel de 18 %** maintenu au-dessus de 110g norme NEDC et 138 g WLTP

La prise en compte du poids (critère ayant un fort impact sur les émissions de CO₂) est également proposée par la CCC pour être prise en compte par les assureurs (comme cela a aussi été proposé par la CCC sur les bonus et malus automobile-fiches C1 et C2)

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Modifier l'article 1001 du code général des impôts

"Le tarif de la taxe spéciale sur les contrats d'assurances est fixé :

(...)

5° bis/

- A 18 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur **émettant plus de 110g de CO₂ par km (norme NEDC) et 138g de CO₂ par km (norme WLTP)** autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;
- **A 5 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur émettant plus de 95 g de CO₂ par km et moins de 110 g de CO₂ par km (norme NEDC) ou plus de 123 g de CO₂ par km et moins de 138 g de CO₂ par km (norme WLTP) autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;**

2/ Imposer aux compagnies d'assurance la prise en compte du critère du poids dans la tarification

Insérer un article R211-7-1 dans le code des assurances : « **la tarification des assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur prend en compte le poids des véhicules et favorise les véhicules les moins lourds, ceux-ci étant moins émetteurs de gaz à effet de serre** ».

PROPOSITION SD-C1.5 : PERMETTRE L'ACCÈS À DES VÉHICULES PROPRES EN DÉVELOPPANT LA LOCATION DE LONGUE DURÉE

POINTS D'ATTENTION

Les aides à l'acquisition de véhicules peu polluants (bonus et prime à la conversion) peuvent déjà bénéficier aux personnes qui louent un véhicule pour une durée d'au moins deux ans. Le bonus est une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique neuf. La prime à la conversion est une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou thermique, neuf ou d'occasion, en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule polluant.

Afin de renforcer les aides existantes en matière de location longue durée, il est proposé : d'augmenter la prime à la conversion (uniquement pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables) et le bonus pour les personnes les plus modestes spécifiquement pour les acquisitions liées à la location longue durée ;

Cette solution pose néanmoins question sur la justification d'une différence de traitement en fonction du mode d'acquisition (achat ou location longue durée) ? D'autant que l'aide à la location peut inciter à changer de véhicule plus souvent, ce qui augmente la production.

Par ailleurs, les personnes les plus modestes (dans les 2 premiers déciles de revenu fiscal de référence par part) peuvent bénéficier actuellement d'un bonus de 6000€ et/ou d'une prime à la conversion de 5000€, quel que soit le mode d'acquisition. Si le bonus et la prime sont augmentés en cas de location longue durée, se pose la question du niveau de l'augmentation envisagée.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Augmenter la prime à la conversion et le bonus pour les ménages les plus modestes ayant recours à la Location Longue Durée (LDD)

Pour cette option, la transcription législative consiste à modifier les articles sur le bonus écologique dans le code de l'énergie.

→ Compléter l'article D. 251-7 du code de l'énergie (bonus écologique, version en vigueur au 1^{er} janvier 2020) :

«Le montant de l'aide prévue à l'article D. 251-1 est fixé comme suit : [...]

« 7° Pour les véhicules mentionnés au 5° de l'article D. 251-1 [et dont le coût d'acquisition est inférieur à XX euros toutes taxes comprises, incluant le cas échéant le coût de location de la batterie], le montant de l'aide est fixé à XX euros si le véhicule est loué par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ; »

→ Compléter l'article D. 251-8 du code de l'énergie (prime à la conversion) :

La modification doit porter à la fois sur les véhicules électriques (1°) et hybrides rechargeables (5°).

«Le montant de l'aide prévue à l'article D. 251-3 est déterminé par l'un ou l'autre des cas suivants :

1° Pour les véhicules mentionnés au premier alinéa de l'article D. 251-3 et correspondant au 5° du D. 251-1 :

a) Le montant de l'aide est fixé à 80 % du prix d'acquisition, dans la limite de 5 000 euros, si le véhicule est acquis ou loué soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 13 489 euros et dont la distance entre son domicile et son lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de son activité professionnelle avec son véhicule personnel, soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

b) Le montant de l'aide est fixé à XX euros si le véhicule est loué par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

b) c) Le montant de l'aide est fixé à 2 500 euros, dans les autres cas ; »

[...]

5° Pour les véhicules mentionnés au premier alinéa de l'article D. 251-3 et correspondant au a du 1° du D. 251-1, dont les émissions de dioxyde de carbone sont comprises entre 21 et 50 grammes par kilomètre, classés 1 en application de l'arrêté mentionné à l'article R. 318-2 du code de la route, dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville déterminée en application du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 est supérieure à 40 kilomètres ou l'autonomie déterminée en application du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 est supérieure à 50 kilomètres :

a) Le montant de l'aide est fixé à 80 % du prix d'acquisition, dans la limite de 5 000 euros, si le véhicule est acquis ou loué soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 13 489 euros et dont la distance entre son domicile et son lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de son activité professionnelle avec son véhicule personnel, soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

b) Le montant de l'aide est fixé à XX euros si le véhicule est loué par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

b) c) Le montant de l'aide est fixé à 2 500 euros dans les autres cas ; »

PROPOSITION SD-C1.6 : PROPOSER DES PRÊTS À TAUX ZÉRO, AVEC LA GARANTIE DE L'ÉTAT, POUR L'ACHAT D'UN VÉHICULE PEU ÉMETTEUR (LÉGER ET PAS TROP CHER)

POINTS D'ATTENTION

- Les membres n'ont ni précisé les conditions d'octroi du PTZ (prêt à taux zéro), ni la durée, le plafond ou la possibilité de cumul avec d'autres aides ;
- Une convention doit être établie entre l'établissement de crédit ou la société de financement et l'Etat pour sa mise en œuvre, et notamment prévoir la prise en charge par l'Etat du surcoût financier.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Le code de l'énergie précise les aides à l'achat ou à la location de véhicules peu émetteurs, notamment aux articles D251-1 à D251-6. Les aides existantes comprennent le bonus écologique à différents types de véhicules, ainsi que la prime à la conversion. Ces dispositions sont régulièrement revues pour prendre en compte les évolutions annuelles des différents dispositifs.

La création d'un nouveau dispositif additionnel sous la forme d'un prêt à taux zéro peut être envisagée. Cela nécessite de modifier le code de l'énergie par la création d'un nouvel article au sein de cette section consacrée aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu émetteurs

Le comité légistique propose une rédaction ci-dessous sur la base du prêt à taux zéro existant pour le financement des travaux de rénovation énergétique pour les logements.

Créer un article après l'article D. 251-6 du code de l'énergie :

“ Un prêt ne portant pas intérêt peut être octroyé aux personnes physiques, sous condition de ressources, lorsqu'elles acquièrent des voitures particulières ou des camionnettes au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, utilisant l'électricité comme source d'énergie.

Les établissements de crédit et les sociétés de financement peuvent consentir de tels prêts ne portant pas intérêt dans les conditions prévues au présent article :

1° Aucun frais de dossier, frais d'expertise, intérêt ou intérêt intercalaire ne peut être perçu sur ces prêts ;

2° Il ne peut être accordé qu'un seul prêt ne portant pas intérêt prévu par le présent article pour une même opération ;

3° Le revenu fiscal de référence par part, de l'acquéreur, est inférieur ou égal à XX euros.

4° Le Véhicule :

a) Ne doit pas faire l'objet d'une cession au cours des [x] mois suivant la date de versement du prêt ;

b) N'a pas fait l'objet précédemment d'une première immatriculation en France ou à l'étranger ;

c) Est immatriculé en France dans une série définitive ;

L'habilitation à délivrer les prêts prévus au présent article est subordonnée à la conclusion d'une convention entre l'établissement de crédit ou la société de financement et l'Etat, conforme à une convention-type approuvée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du transport”.

En complément, un second article peut être ajouté dans la même section pour préciser les modalités d'attribution.

Créer un article après l'article D. 251-13 du code de l'énergie :

“Le montant du prêt prévu par l'article [créé plus haut] est égal à X% du coût total de l'opération retenu dans la limite d'un plafond de XX euros, incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie ;

Les conditions de remboursement du prêt sont déterminées à la date d'émission de l'offre de prêt. Le remboursement du prêt s'effectue, en fonction des ressources de l'emprunteur, par mensualités constantes”.

PROPOSITION SD-C1.7 : CRÉER DES VIGNETTES VERTES À POSITIONNER SUR LES PLAQUES D'IMMATRICULATION POUR LES VÉHICULES LES PLUS PROPRES ET DONNANT ACCÈS À DES SERVICES PARTICULIERS : ACCÈS AU CENTRE-VILLE, PLACES DE PARKING

POINTS D'ATTENTION

Concernant le placement de la vignette sur la plaque d'immatriculation, on peut identifier les points de précision et de vigilance suivants :

- Les caractéristiques précises de la vignette devraient être définies de telle sorte qu'elle ne crée pas de confusion avec les autres indications de la plaque et qu'elle n'entrave pas le bon fonctionnement des contrôles de plaques automatisés. ;
- L'introduction d'une dérogation à la réglementation afin de permettre l'ajout d'une vignette sur les plaques d'immatriculation des véhicules propres pourrait conduire à une multiplication des revendications de différents acteurs souhaitant ajouter d'autres types de vignettes. Une éventuelle accumulation d'étiquettes risquerait de nuire à la lisibilité de la plaque ;
- L'arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules est un arrêté conjoint du Ministère de la transition écologique et solidaire et du Ministère de l'intérieur.

Par ailleurs, il serait nécessaire de préciser les types de véhicules qui seraient concernés par la vignette. Identifier les véhicules qui pourraient avoir accès, grâce à une vignette unique, à l'ensemble des services adressés aux véhicules propres sur l'ensemble du territoire n'est pas aisé, du fait tant de la distinction entre les différents services et les types de véhicules que de l'évolution dans le temps ou en fonction des territoires de ceux-ci.

Une option consiste à créer une signalétique distincte pour les véhicules à très faibles émissions, qui seraient a priori éligibles à l'ensemble des services à destination des véhicules propres (sous réserve d'autres conditions non liées aux émissions du véhicule qui pourraient être fixées localement).

Cela est cohérent avec le cadre national fixé par la **loi de transition énergétique pour la croissance verte** qui introduit des dispositions visant à faciliter les conditions d'utilisation des véhicules à très faibles émissions en termes de circulation, de stationnement et de péage.

Les textes concernés sont rappelés ci-dessous :

Article L328-1 du code de la route, qui donne pouvoir à l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement de faire bénéficier certains véhicules peu émetteurs de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

Article L122-4 du code de la voirie routière qui prévoit de pouvoir différencier les abonnements proposés par les concessionnaires d'autoroutes pour favoriser les véhicules à faible émissions

Les véhicules à faibles émissions sont actuellement ceux mentionnés à l'**article D224-15-12 du code de l'environnement**, soit les véhicules électriques fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène.

S'il était décidé de n'identifier que les véhicules à très faibles émissions, il convient de rappeler qu'il existe déjà une vignette pour ces véhicules. En effet, la vignette **Crit'air verte** est réservée aux véhicules 100% électrique à batterie ou à pile à combustible, et peut jouer le rôle de signe remarquable attestant de la performance environnementale du véhicule.

Cette option a l'avantage d'être simple (car tirant parti d'un système déjà en place) et lisible, en permettant d'éviter une multiplication du nombre de vignettes et une potentielle confusion des utilisateurs.

En outre, cette option est en ligne avec les travaux en cours pour la mise en place d'un contrôle-sanction automatique dans les ZFE (Zones à faibles émissions) notamment. En effet, l'accès aux ZFE est fondé sur la vignette Crit'air du véhicule et des listes de dérogation pourraient en permettre l'accès à certains véhicules qui n'auraient pas la bonne vignette.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Si les membres n'estiment pas suffisant d'utiliser la vignette Crit'Air verte pour distinguer les véhicules propres, la création d'une nouvelle signalétique spécifique sur la plaque d'immatriculation nécessite de prendre les dispositions suivantes, dont certains éléments devront être précisés (caractéristiques de la vignette) :

- 1) Modifier l'article 10 de l'**arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules** et y ajouter une annexe (nouvelles plaques d'immatriculations) :

« I. - Il est interdit de modifier les plaques d'immatriculation ou d'y rajouter un élément.

(...)

III. - Par dérogation au premier alinéa, une étiquette, dont les caractéristiques sont prévues à l'annexe 8, peut être ajoutée à la plaque d'immatriculation des véhicules [préciser les véhicules concernés], à condition que

cette étiquette ne crée pas de confusion avec les indications obligatoires de la plaque d'immatriculation. »

Annexe 8 : préciser les caractéristiques de la vignette

2) Modifier l'article 12 de l'**arrêté du 1^{er} juillet 1996 relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules** et y ajouter une annexe (anciennes plaques d'immatriculation) :

Article 12 : Il est interdit d'apposer, sur les véhicules automobiles ou remorqués, des plaques ou inscriptions susceptibles de créer une quelconque confusion avec les plaques d'immatriculation ou les signes distinctifs de nationalité.

Une étiquette, dont les caractéristiques sont prévues à l'annexe III, peut être ajoutée à la plaque d'immatriculation des véhicules [préciser les véhicules concernés], à condition que cette étiquette ne crée pas de confusion avec les indications obligatoires de la plaque d'immatriculation. »

Annexe III préciser les caractéristiques de la vignette