

Rapport au Parlement

Rapport remis en application de l'article 61 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020

INTRODUCTION

Le secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France et les transports routiers sont responsables de 95% de ces émissions, dont plus de la moitié provient des véhicules particuliers¹.

Afin de renouveler le parc automobile français vers des véhicules moins émetteurs de dioxyde de carbone et de polluants atmosphériques, le Gouvernement a mis en place deux aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants : le bonus écologique et la prime à la conversion, définis aux articles D. 251-1 et suivants du code de l'énergie.

Ces aides s'inscrivent dans les objectifs poursuivis par la stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui vise notamment une réduction de 28% des émissions du secteur des transports en 2030 par rapport à 2015 et l'objectif de fin de vente des véhicules légers neufs utilisant des énergies fossiles en 2040 inscrit dans la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

En complément des aides à l'acquisition, le malus écologique est une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation, définie à l'article 1011 bis du code général des impôts, qui pénalise les véhicules les plus émetteurs de CO₂.

Les dispositifs du bonus-malus et de la prime à la conversion agissent à la fois sur l'offre et la demande en véhicules peu polluants, en incitant les consommateurs à se tourner vers des véhicules moins émetteurs et en encourageant le secteur automobile à développer des technologies plus propres et respectueuses de l'environnement.

Conformément à l'article 61 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020, le présent rapport vise à étudier les évolutions du bonus, du malus et de la prime à la conversion et à évaluer les hypothèses d'évolutions possibles des dispositifs afin de renforcer leur efficacité.

¹ Commissariat général au développement durable, « Chiffres clés du climat. France, Europe et Monde », édition 2020.

Table des matières

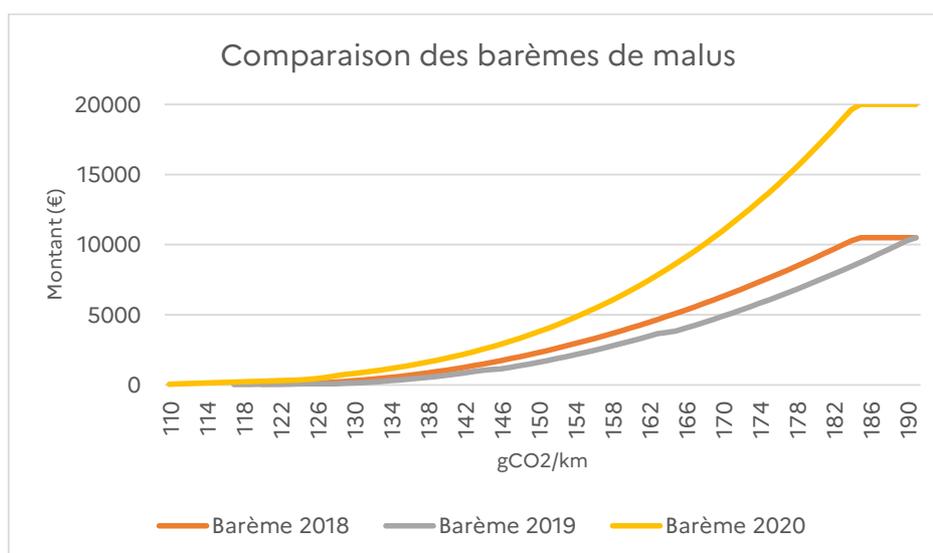
INTRODUCTION.....	1
1. Historique des dispositifs	3
1.1 Le malus écologique.....	3
1.2 Le bonus écologique	4
1.2.1 Pour les voitures particulières et les camionnettes	4
1.2.2 Pour les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur.....	5
1.3 Prime à la conversion	5
1.3.1 Les évolutions du dispositif au 1er janvier 2018	5
1.3.2 Les évolutions du dispositif au 1er janvier 2019	6
1.3.3 Les évolutions du dispositif au 1er août 2019	7
1.3.4 Les évolutions du dispositif au 1er juin 2020	8
1.3.5 Les évolutions du dispositif au 3 août 2020.....	11
2. Bilan des dispositifs.....	13
2.1 Bonus/malus	13
2.2 Prime à la conversion	17
3. Perspectives d'évolution.....	22
3.1 Renforcer l'efficacité des dispositifs sur le plan environnemental	22
3.1.1 Prime à la conversion.....	22
3.1.2 Malus	23
3.1.3 Bonus.....	24
3.2 Renforcer les aides en faveur des ménages les plus modestes	26
ANNEXES	27

1. Historique des dispositifs

Institué en 2007 dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le dispositif du bonus/malus, destiné à favoriser l'acquisition des véhicules les moins émetteurs de CO₂, a évolué au fil des années. Ce système a été complété d'une prime à la conversion en 2015, profondément réformée en 2018 afin d'accélérer le renouvellement du parc.

1.1 Le malus écologique

Le malus écologique est une taxe assise sur les émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs immatriculés en France. Le barème est renforcé tous les ans afin d'accroître son effet incitatif. Ainsi, son seuil de déclenchement est passé de 127 gCO₂/km en 2017 à 120 g en 2018 et 117 g en 2019. En 2020, le barème du malus a été particulièrement renforcé : déclenchement à 110 gCO₂/km, hausse du plafond à 20 000 euros (contre 10 500 euros en 2019) et doublement voire triplement de tous les montants de malus.



Précision sur le barème 2019 : le barème a été adapté pour prendre en compte le changement de méthode d'homologation des véhicules. Pour atténuer les variations des valeurs d'émission de CO₂ des véhicules neufs induites par le passage du cycle NEDC au cycle WLTP, tandis que la fiscalité était toujours assise sur les valeurs de CO₂ exprimées en NEDC, les valeurs ont été converties pour correspondre à l'ancienne méthode NEDC.

Au 1^{er} mars 2020, conformément au décret n° 2020-169 du 27 février 2020 fixant la date à compter de laquelle les émissions de dioxyde de carbone utilisées pour les besoins de la fiscalité des véhicules de tourisme seront déterminées selon la procédure d'essai mondiale harmonisée - WLTP - pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers, le barème du malus a été adapté pour prendre en compte le changement de méthode d'homologation des

véhicules, qui a pour effet d'augmenter sensiblement les émissions enregistrées de CO₂ des véhicules.

1.2 Le bonus écologique

Le bonus écologique est une aide financière de l'État pour acheter ou louer un véhicule neuf peu émetteur de CO₂. Il est défini aux articles D. 251-1 et suivants du code de l'énergie.

1.2.1 Pour les voitures particulières et les camionnettes

En 2018 et en 2019, le bonus s'élevait à 6 000 euros maximum pour une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger.

Au 1er janvier 2020, le barème du bonus pour une voiture ou une camionnette électrique neuve a été modifié :

- Le bonus était maintenu à 6 000 euros pour les personnes physiques achetant un véhicule de moins de 45 000 euros ;
- Il s'élevait à 3 000 euros pour les personnes physiques achetant un véhicule dont le prix est compris entre 45 000 et 60 000 euros, ainsi que pour les personnes morales achetant un véhicule de moins de 60 000 euros ;
- Aucun bonus n'est désormais attribué pour les voitures au-delà de 60 000 euros, à l'exception des véhicules utilitaires légers et des véhicules fonctionnant à l'hydrogène (3 000 euros).

Dans le cadre du plan de soutien à l'automobile faisant suite à la crise sanitaire, le dispositif du bonus est renforcé depuis le 1er juin 2020 :

- Le bonus des véhicules électriques de moins de 45 000 euros est porté à 7 000 euros pour les particuliers et à 5 000 euros pour les professionnels ;
- Un bonus de 2 000 euros est mis en place pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable neuf dont l'autonomie en mode électrique est supérieure à 50 kilomètres et dont le coût d'acquisition est inférieur ou égal à 50 000 euros.

Ainsi, le barème du bonus est le suivant :

	Véhicule électrique			Véhicule hybride rechargeable de moins de 50 000 euros avec une autonomie supérieure à 50 kilomètres
	Moins de 45 000 euros	Entre 45 000 et 60 000 euros	Plus de 60 000 euros (véhicules fonctionnant à l'hydrogène et camionnettes uniquement)	
Personne physique	7 000 euros	3 000 euros	3 000 euros	2 000 euros

Personne morale	5 000 euros	3 000 euros	3 000 euros	2 000 euros
-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------

1.2.2 Pour les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur

Les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur électriques neufs qui n'utilisent pas de batterie au plomb sont éligibles au bonus.

Pour les véhicules dont la puissance maximale nette du moteur est supérieure ou égale à 2 kW (en application du règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013) ou 3 kW (en application de la directive 2002/24/ CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002), le bonus s'élève à 250 euros par kWh d'énergie de la batterie, dans la limite de 27% du coût d'acquisition ou 900 euros.

Pour les véhicules dont la puissance maximale nette du moteur est inférieure à 2 ou 3 kW (selon le règlement d'homologation) : le bonus s'élève à 20% du coût d'acquisition, dans la limite de 100 euros.

1.3 Prime à la conversion

La prime à la conversion est une aide, sous conditions, à l'achat ou à la location d'un véhicule peu polluant lorsqu'il s'accompagne de la mise au rebut d'un ancien véhicule diesel ou essence. Cette prime peut se cumuler au bonus écologique. Elle est définie aux articles D. 251-3 et suivants du code de l'énergie.

1.3.1 Les évolutions du dispositif au 1er janvier 2018

Le décret n° 2017-1851 du 29 décembre 2017 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants a considérablement réformé le dispositif de prime à la conversion :

- Il a étendu les conditions d'éligibilité relatives au véhicule à mettre au rebut : le véhicule devait être un véhicule essence immatriculé avant 1997 ou un véhicule diesel immatriculé avant 2006 (pour un ménage non imposable) ou 2001 (pour un ménage imposable) ;
- La prime pouvait désormais être attribuée pour l'acquisition d'un véhicule thermique neuf ou d'occasion peu polluant ;

- La mise au rebut d'un vieux véhicule (voiture particulière ou camionnette) pouvait aussi ouvrir droit à une prime à la conversion pour l'acquisition d'un deux ou trois roues motorisé ou un quadricycle motorisé électrique neuf.

Le barème en vigueur en 2018 était le suivant :

- Achat d'un véhicule électrique neuf : 2 500 euros pour tous, sans condition de revenu, cumulable avec le bonus écologique ;
- Achat d'un véhicule électrique d'occasion : 2 000 euros pour un ménage non imposable et 1000 euros pour un ménage imposable ;
- Achat d'un véhicule thermique neuf ou d'occasion classé Crit'Air 1 ou 2 dont les émissions de CO2 sont inférieures ou égales à 130 grammes par kilomètre : 2 000 euros pour un ménage non imposable et 1 000 euros pour un ménage imposable ;
- Achat d'un véhicule à deux ou trois roues ou d'un quadricycle à moteur électrique neuf : 1100 euros pour un ménage non imposable et 100 euros pour un ménage imposable.

La prime à la conversion a connu un succès important en 2018. En effet, plus de 254 000 primes ont été accordées, soit un nombre bien supérieur à l'objectif initial de 100 000 primes sur l'année.

1.3.2 Les évolutions du dispositif au 1er janvier 2019

Le décret n° 2018-1318 du 28 décembre 2018 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants a modifié les modalités de la prime à la conversion, avec application effective à partir du 1er janvier 2019.

Les critères d'éligibilité à la prime à la conversion ont été durcis d'un point de vue environnemental : le taux de CO2 des véhicules acquis devait être inférieur ou égal à 122 g/km (contre 130 g/km en 2018) et les ménages imposables ne sont plus éligibles à la prime pour l'achat d'un véhicule classé Crit'Air 2.

La prime a été revalorisée pour rendre plus attractive la conversion vers l'achat d'un véhicule électrique ou d'un véhicule hybride rechargeable :

- 2 500 euros pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion pour les ménages non-imposables (contre 2 000 euros en 2018) ;
- 2 500 euros pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable pour tous (contre 1 000 et 2 000 euros respectivement pour les ménages imposables et non-imposables en 2018) ;
- 2 500 euros pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable d'occasion pour les ménages non-imposables (contre 2 000 euros en 2018).

Le changement majeur du dispositif par rapport à 2018 est le doublement de la prime pour les ménages les plus modestes (dont le revenu fiscal de référence (RFR) par part est inférieur ou égal à 6 300 euros) et pour les ménages « gros rouleurs » non imposables (habitant à plus de 30 km de leur lieu de travail ou effectuant plus de 12 000 km annuels dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel) : la prime s'élève à 80 % du coût

d'acquisition, dans la limite de 4 000 euros pour un véhicule thermique et 5 000 euros pour un véhicule hybride rechargeable ou un véhicule électrique.

Le barème en vigueur du 1^{er} janvier au 31 juillet 2019 pour les voitures particulières et les camionnettes était le suivant :

Type de véhicule acheté		Véhicule électrique ≤ 20 gCO2/km				Véhicule hybride rechargeable			Véhicule thermique, neuf ou d'occasion, de 51 à 122 gCO2/km	
		≤ 60 000€		> 60 000 €		Avec contrainte d'autonomie et ≤ 60 000 €		Sans contrainte d'autonomie et/ou > 60 000 €, neuf ou d'occasion	Crit'Air 1	Crit'Air 2
		Neuf (bonus écologique en sus)	D'occasion	Neuf (bonus écologique en sus)	D'occasion	Neuf émettant de 21 à 50 gCO2/km	D'occasion			
Sans contrainte sur la distance parcourue	Vous êtes imposable	2500 euros	1000 euros	1000 euros		2500 euros	1000 euros	1000 euros	1000 euros	Non éligible
	Vous êtes non-imposable	2500 euros		2000 euros		2500 euros		2000 euros	2000 euros	
	Vous êtes non-imposable et RFR < deuxième décile	5000 euros		4000 euros		5000 euros		4000 euros	4000 euros	
Distance domicile-travail ≥ 30 km ou indépendant roulant plus de 12000 km/an dans le cadre de son activité professionnelle + non imposable		5000 euros		4000 euros		5000 euros		4000 euros	4000 euros	

1.3.3 Les évolutions du dispositif au 1er août 2019

Après un large succès en 2018, la prime à la conversion a connu à nouveau une accélération du nombre de demandes au premier semestre 2019. 250 000 demandes ont été déposées à mi-juillet 2019, contre 100 000 au cours du premier semestre 2018. Si un tel rythme de dépôt s'était maintenu, plus de 450 000 dossiers auraient été déposés sur l'année et l'objectif d'un million de primes sur le quinquennat fixé par la Président de la République aurait été atteint dès le milieu de l'année 2020.

En conséquence, le décret n° 2019-737 du 16 juillet 2019 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants a fait évoluer les modalités de la prime à la conversion au 1^{er} août 2019, afin de renforcer l'efficacité du dispositif sur le plan environnemental tout en ciblant davantage le soutien public sur les ménages les plus modestes et en maintenant une dynamique permettant l'atteinte de l'objectif d'un million de primes sur le quinquennat :

- Le plafond d'émissions de CO2 des véhicules a été abaissé de 122 à 116 g/km (correspondant au seuil du malus pour les véhicules neufs) et les véhicules de plus de 60 000 euros ont été exclus ;
- Les véhicules Crit'Air 1 ne sont plus éligibles pour les ménages les plus aisés ;
- Les véhicules Crit'Air 2 ne sont plus éligibles, à l'exception de ceux immatriculés après le 1^{er} septembre 2019 ;

- Les critères de revenus des ménages ont été revus pour être plus justes socialement (les ménages des 5 premiers déciles de revenu fiscal de référence par part bénéficiant de conditions plus avantageuses) ;
- Le montant de la prime a été revalorisé à 2 500 euros pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à autonomie suffisante, neufs ou d'occasion et quel que soit le niveau de revenu ;
- Le doublement des primes (5 000 euros et 3 000 euros) est maintenu pour les ménages les plus modestes et les ménages des 5 premiers déciles habitant à plus de 30 kilomètres de leur lieu de travail ou effectuant plus de 12 000 km par an dans le cadre de leur activité professionnelle.

Le barème en vigueur du 1^{er} août 2019 au 31 mai 2020 était le suivant :

Véhicules		Bénéficiaires				
Catégorie	Motorisation	Personnes physiques				Personnes morales
		RFR <= 6300 €	RFR <= 13 489 € Gros rouleur	6300 € < RFR <= 13 489 €	RFR > 13 489 €	
Voitures particulières ou camionnettes (M1 N1)	<= 20g CO2/km		80% du prix d'acquisition dans la limite de 5000 €	2 500 €	2 500 €	2 500 €
	Crit'Air 1	Entre 21 et 50 gCO2/km Avec contrainte d'autonomie	80% du prix d'acquisition dans la limite de 5000 €	2 500 €	2 500 €	2 500 €
		Entre 21 et 50 gCO2/km	80% du prix d'acquisition dans la limite de 3000 €	1 500 €	1 500 €	1 500 €
		Entre 51 et 116 gCO2/km	80% du prix d'acquisition dans la limite de 3000 €	1 500 €	-	-
	Crit'Air 2 <= 116 gCO2/km Neuf et immatriculé à partir du 01/09/19		80% du prix d'acquisition dans la limite de 3000 €	1 500 €	-	-
Véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur (L)	Propulsion électrique Pas de batterie au plomb Puissance maximale nette supérieure ou égale à 2 ou 3 kW Neuf	1 100 €	1 100 €	100 €	100 €	

1.3.4 Les évolutions du dispositif au 1er juin 2020

Dans le cadre du plan de soutien à l'automobile présenté le 26 mai par le Président de la République suite à la crise sanitaire, les critères d'éligibilité à la prime à la conversion ont été modifiés pour les 200 000 premiers véhicules bénéficiaires (une estimation du nombre de

véhicules bénéficiaires a été calculée, et suivie au cours du temps, grâce aux données des fédérations professionnelles représentant les concessionnaires automobiles). Le nombre de ménages éligibles et les montants de primes ont été augmentés, tout en conservant l'objectif de transformer le parc automobile français vers des véhicules plus récents, moins polluants et moins émetteurs de CO2.

Les évolutions de la prime à la conversion étaient les suivantes :

- Hausse du montant de la prime jusqu'à 5 000 euros pour un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie en mode électrique est supérieure à 50 kilomètres ou 3 000 euros pour un véhicule thermique ;
- Relèvement du plafond de revenu fiscal de référence par part à 18 000 euros (contre 13 489 euros auparavant) pour bénéficier des montants de prime bonifiés ;
- Éligibilité des véhicules Crit'Air 3 à la mise au rebut, c'est-à-dire les véhicules diesel immatriculés avant 2011 et les véhicules essence immatriculés avant 2006 ;
- Abaissement du plafond d'émissions de CO2 des véhicules éligibles à 137 g/km² (contre 144 g/km auparavant).

² Le décret n° 2020-169 du 27 février 2020 fixant la date à compter de laquelle les émissions de dioxyde de carbone utilisées pour les besoins de la fiscalité des véhicules de tourisme seront déterminées selon la procédure d'essai mondiale harmonisée - WLTP - pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers prévoit que la norme WLTP est applicable à l'ensemble de la fiscalité des véhicules depuis le 1^{er} mars 2020. En cohérence avec cette évolution, les valeurs de CO2 dans le cadre de la prime à la conversion sont également traduites selon la norme WLTP (137 g/km selon la norme WLTP correspondant à 109 g/km selon la norme NEDC).

Véhicules		Bénéficiaires			
Catégorie	Motorisation	Personnes physiques		Personnes morales	
		RFR <= 18 000 €	RFR > 18 000 €		
Voitures particulières ou camionnettes (M1 N1)	<= 20g CO2/km 50 km d'autonomie < 60 k€		5 000 €	2 500 € (5 000 € VUL)	2 500 € (5 000 € VUL)
	Crit'Air 1	Entre 21 et 50 gCO2/km 50 km d'autonomie < 60 k€	5 000 €	2 500 € (5 000 € VUL)	2 500 € (5 000 € VUL)
		Entre 21 et 50 gCO2/km < 50 k€	3 000 € (5 000 € VUL)	1 500 € (5 000 € VUL)	1 500 € (5 000 € VUL)
		Entre 51 et 137 gCO2/km < 50 k€	3 000 €	-	-
	Crit'Air 2 <= 137 gCO2/km Immatriculé pour la première fois à partir du 01/09/19 < 50 k€		3 000 €	-	-

Deux primes supplémentaires ont également été mises en place : la surprime dans les zones à faibles émissions (ZFE) et la prime à la conversion pour leetrofit électrique.

1.3.4.1 Une surprime dans les ZFE

Pour accompagner les personnes habitant ou les entreprises situées dans le périmètre d'une zone à faibles émissions (ZFE), la prime à la conversion est majorée si une aide similaire est attribuée par une collectivité territoriale dans le même périmètre. Le montant de cette aide, définie à l'article D. 251-8-1 du code de l'énergie, est identique au montant de l'aide attribuée par la collectivité, dans la limite de 1 000 euros.

Exemple de la Métropole du Grand Paris, qui a mis en place une ZFE afin de faire baisser les émissions de polluants atmosphériques, pour l'achat d'un véhicule électrique, le montant de l'aide totale (à laquelle il convient d'ajouter le bonus écologique d'un montant maximum de 7 000 euros dans le cas d'un véhicule neuf) peut atteindre :

	Ménages très modestes (RFR/part inférieur ou égal à 6 300 €)	Ménages modestes (RFR/part inférieur ou égal à 13489 €)	Ménages dont le RFR/part est inférieur ou égal à 35 052 €	Autres ménages
Prime à la conversion	5 000 €	2 500 €	2 500 €	2 500 €
Aide de la MGP « Métropole Roule Propre ! »	6 000 €	5 000 €	3 000 €	1 500 €
Surprime de l'État	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €
Aide totale	12 000 €	8 500 €	6 500 €	5 000 €

Par ailleurs, dans le cadre du guichet unique mis en place entre l'État et la Métropole du Grand Paris, le demandeur dépose une demande d'aide unique sur le site www.primealaconversion.gouv.fr.

1.3.4.2 Une prime au rétrofit électrique

Le rétrofit électrique consiste à convertir une voiture à motorisation thermique en motorisation électrique (à batterie ou à pile à combustible) afin de donner une seconde vie à des véhicules thermiques. Le rétrofit électrique permet d'augmenter le nombre de voitures électriques sur le marché et ainsi diminuer les quantités de CO2 et de polluants atmosphériques émises lors des déplacements quotidiens. Il s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire et constitue une offre complémentaire aux véhicules électriques neufs.

L'arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible met en place une procédure administrative facilitée et encadrée autorisant le rétrofit, tout en garantissant un niveau de sécurité adéquat, pour toutes les catégories de véhicules (légers, lourds, deux roues).

En complément, la prime à la conversion a été ouverte aux voitures particulières, camionnettes, véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur ayant fait l'objet d'une procédure de rétrofit. L'article D. 251-8-2 du code de l'énergie prévoit un montant d'aide identique à la prime pour une voiture ou une camionnette électrique d'occasion et s'élève à 1 100 euros pour un véhicule à deux ou trois roues ou un quadricycle.

1.3.5 Les évolutions du dispositif au 3 août 2020

Depuis le 3 août 2020, les critères en vigueur avant le plan de soutien automobile sont rétablis. Toutefois, afin de renforcer le nombre de ménages et d'entreprises pouvant bénéficier de cette mesure, le critère d'éligibilité pour la mise au rebut du véhicule reste celui qui avait été fixé dans le plan de relance : sont éligibles les véhicules classés Crit'Air 3 ou plus anciens (c'est-à-dire les véhicules essence immatriculés avant 2006 et les véhicules diesel immatriculés avant 2011). Cette mesure répond à la proposition de la convention citoyenne pour le climat d'ouvrir la prime à la conversion aux véhicules très polluants quelle que soit l'ancienneté du véhicule (mesure SD-C1.1).

Le barème rétabli depuis le 3 août est le suivant :

- Achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie est supérieure à 50 kilomètres, neuf ou d'occasion, quel que soit le niveau de revenu : 2 500 euros ;
- Achat par un ménage modeste d'un véhicule Crit'Air 1 ou d'un véhicule Crit'Air 2 immatriculé après le 1er septembre 2019 dont les émissions de CO2 sont inférieures ou égales à 137 g/km : 1 500 euros ;
- Primes doublées pour les ménages très modestes (2 premiers déciles) et les ménages modestes « gros rouleurs » : 5 000 euros ou 3 000 euros selon le cas.

Véhicules		Bénéficiaires				
Catégorie	Motorisation	Personnes physiques				Personnes morales
		RFR <= 6300 €	RFR <= 13 489 € Gros rouleur	6300 € < RFR <= 13 489 €	RFR > 13 489 €	
Voitures particulières ou camionnettes (M1 N1)	<= 50g CO2/km Avec contrainte d'autonomie < 60 k€		80% du prix d'acquisition dans la limite de 5000 €	2500 € VP 5000 € VUL	2500 € VP 5000 € VUL	2500 € VP 5000 € VUL
	Crit'Air 1	Entre 20 et 50 gCO2/km < 50 k€	80% du prix d'acquisition dans la limite de 3000 € 5000 € VUL	1500 € VP 5000 € VUL	1500 € VP 5000 € VUL	1500 € VP 5000 € VUL
		Entre 51 et 137 gCO2/km < 50 k€	80% du prix d'acquisition dans la limite de 3000 €	1 500 €	-	-
	Crit'Air 2 <= 137 gCO2/km Immatriculé pour la première fois à partir du 01/09/19 < 50 k€		80% du prix d'acquisition dans la limite de 3000 €	1 500 €	-	-

De plus, comme annoncé dans le plan de soutien à la filière automobile, les mesures suivantes restent applicables :

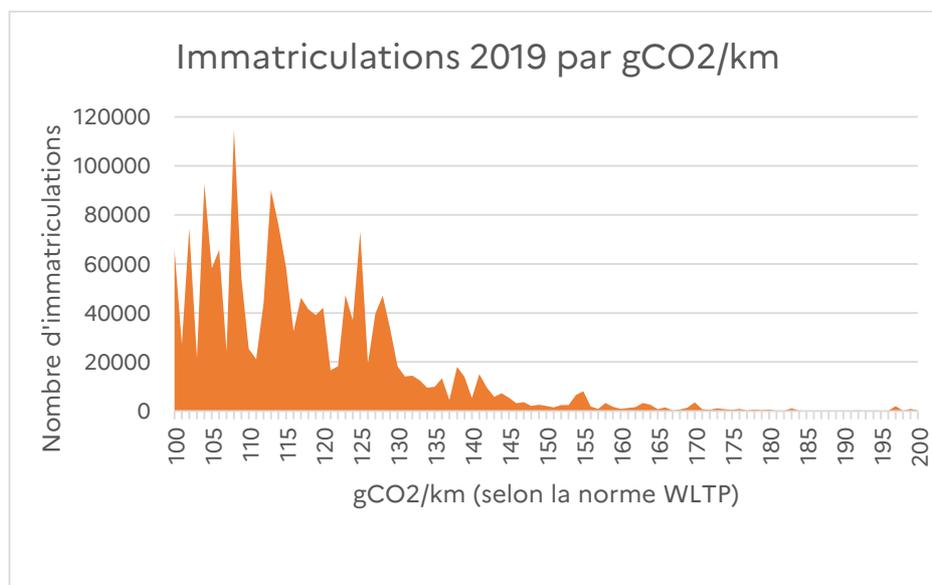
- Éligibilité à la prime à la conversion de la transformation d'un moteur thermique en un moteur électrique, dite « rétrofit électrique », au même titre que l'achat d'un véhicule électrique d'occasion ;
- Mise en place d'une surprime de l'État d'au maximum 1 000 euros, lorsque le bénéficiaire habite ou travaille dans une zone à faibles émissions (ZFE) et qu'une aide similaire a été accordée par une collectivité territoriale dans la ZFE.

2. Bilan des dispositifs

2.1 Bonus/malus

Le bilan du malus est le suivant :

	Recettes du malus (M€)	Part des voitures neuves concernées	Nombre de voitures neuves concernées
2017	352	17,6 %	366 347
2018	559	29,9 %	640 030
2019	493	33,7 %	755 600
2020	569	28,8 %	469 260



Le Contrat stratégique de la filière automobile, signé en mai 2018, vise une multiplication par cinq des ventes de véhicules électriques d'ici fin 2022, ainsi qu'une cible d'un million de véhicules électriques et hybrides rechargeables en circulation en 2022, en cohérence avec la stratégie nationale bas-carbone et la programmation pluriannuelle de l'énergie

Les prévisions de ventes de véhicules électriques, établies en concertation avec la filière automobile, sont les suivantes : 100 000 en 2020, 135 000 en 2021 et 165 000 en 2022.

Le nombre de bonus accordés pour l'achat de voitures ou de camionnettes est croissant ces dernières années : plus de 51 000 en 2019 et plus de 108 000 en 2020, ce qui représente une hausse de 112%.

	Dépenses du bonus (M€)	Part des véhicules (VP et VUL) concernés	Nombre de véhicules concernés
2017	167	1,9 %	47 145*
2018	214	1,5 %	39 398
2019	305	1,9 %	51 047
2020	575	5,4 %	108 721

*Le dispositif en vigueur en 2017 était plus large que celui de 2018 et incluait des véhicules ayant un taux de CO2 supérieur à 20 gCO2/km. En prenant en compte uniquement les véhicules électriques, le nombre de bonus a concerné 24 595 véhicules en 2017.

En 2020, plus de 108 000 bonus ont été accordés pour des voitures particulières ou des camionnettes. 37% ont été accordés à des personnes morales et 88% ont concerné des voitures particulières. 3 900 ont été attribués à des véhicules hybrides rechargeables. Cette forte hausse observée en 2020 s'explique en partie par le renforcement du bonus attribué aux voitures électriques dans le cadre du plan de soutien à l'automobile (jusqu'à 7 000 euros depuis le 1^{er} juin 2020), par le durcissement de la fiscalité à l'égard des motorisations essence/diesel (malus porté de 12 500 euros à 20 000 euros) mais également par l'entrée en vigueur de l'objectif moyen d'émission de 95g CO₂/km (norme NEDC) pour l'ensemble des voitures vendues par un constructeur dans l'Union européenne³ sous peine de sévères amendes. Cet objectif est modulé en fonction du nombre de véhicules électriques vendus, qui comptent double dans le calcul, ce qui a incité les constructeurs à promouvoir leurs ventes en 2020.

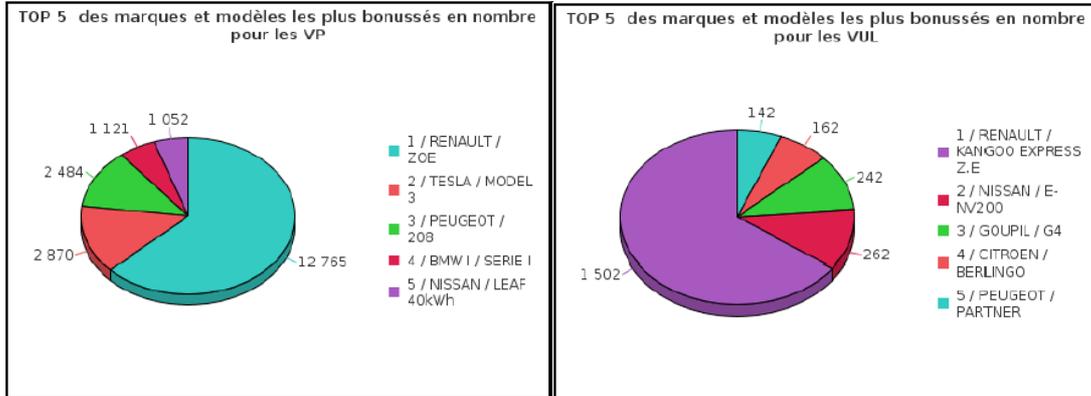
Type du véhicule acquis	Nombre de dossiers acceptés
2-3 roues	8 475
Voiture particulière	102 995
Véhicule utilitaire léger	5 726
Total :	117 196

Type d'acquisition	Nombre de dossiers acceptés
--------------------	-----------------------------

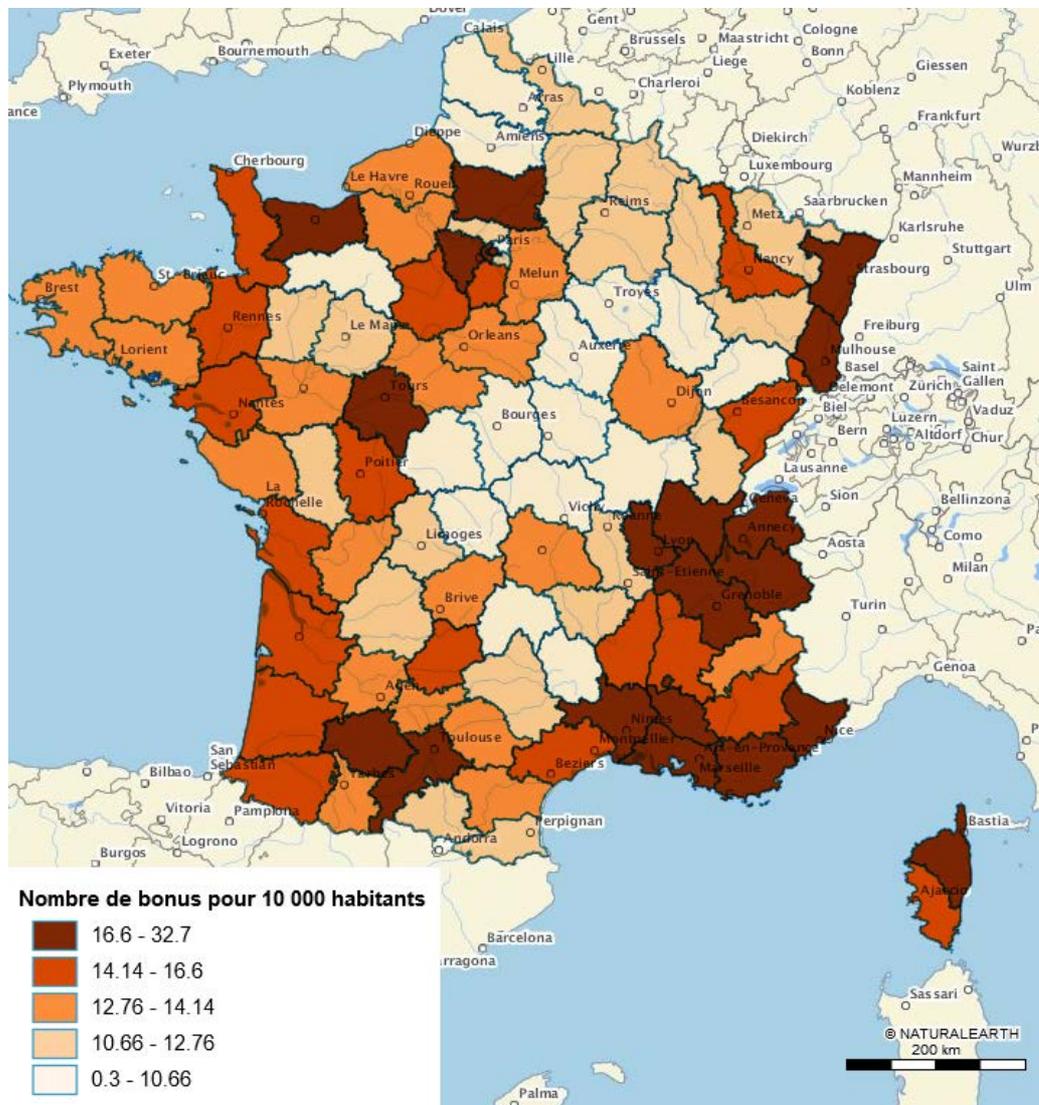
³ Règlement 2019/631 du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

Acquisition	68 686
Location avec option d'achat	18 966
Location pour une durée \geq 2 ans	29 544
Total :	117 196

Les modèles les plus bonussés au premier semestre sont les suivants :



La répartition des bonus attribués en 2020 par département est la suivante :





L'évolution des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs est la suivante :

	2018	2019	2020
Emissions moyennes de CO ₂ des véhicules neufs (g/km)	111,7 (NEDC)	111,5 (NEDC)	92,1* (NEDC calculé à partir de la valeur WLTP de 120,1 gCO ₂ /km)

*Au 1^{er} mars 2020, la norme WLTP de mesure des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves a succédé à la norme NEDC, en vigueur depuis 1973. La norme WLTP induit une rupture de séries dans les statistiques d'émissions : avec la nouvelle norme, les émissions moyennes de CO₂, des voitures neuves sur les mois de janvier et février 2020 sont estimées supérieures de 24 % environ à celles observées avec l'ancienne norme NEDC.

Un rythme de croissance régulier s'observe également concernant les bonus attribués pour des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur électriques : plus de 6 000 en 2018 et plus de 12 000 en 2019. En 2020, le nombre de bonus pour ce type de véhicules s'élève à près de 8 500.

2.2 Prime à la conversion

Le dispositif de la prime à la conversion a été considérablement élargi au 1^{er} janvier 2018 (voir partie 1.3.1). Le bilan de la prime à la conversion depuis cette date est le suivant :

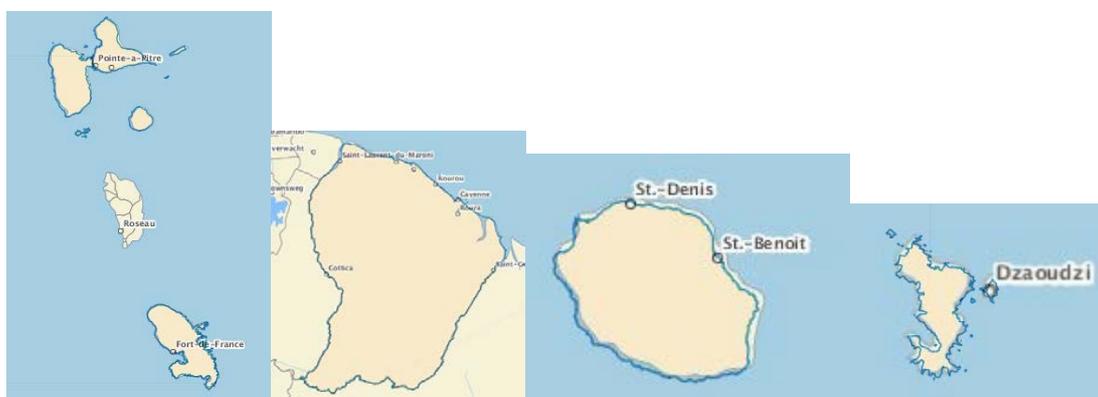
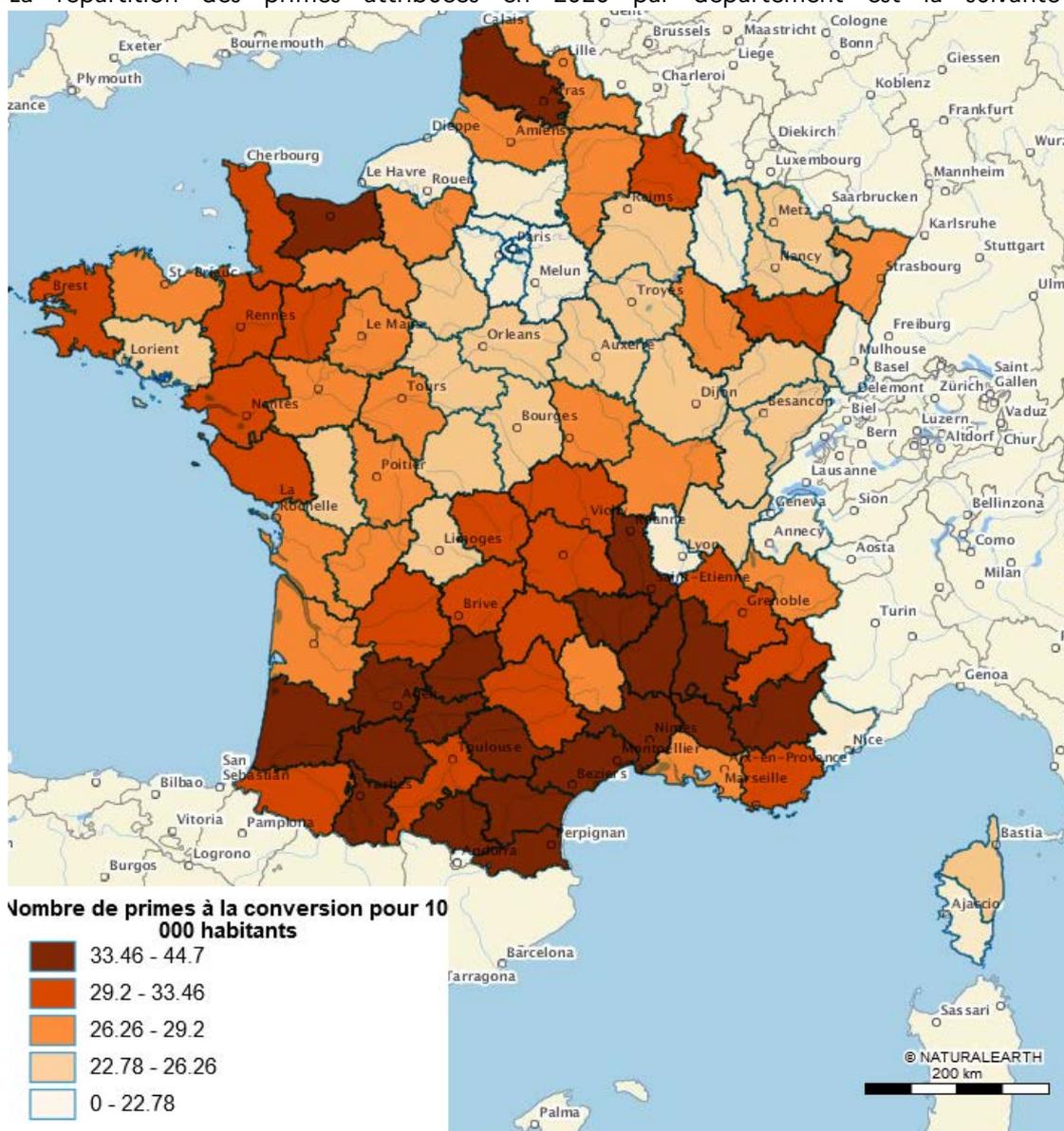
	Dépenses de prime à la conversion (M€)	Nombre de véhicules concernés
2018	374	254 507
2019	820	350 296
2020	534	167 000

L'objectif fixé par le Gouvernement est d'attribuer un million de primes sur la durée du quinquennat. Au 31 décembre 2020, le nombre de primes versées s'élève à 765 956, pour un montant de plus de 1,7 Md€.

Parmi les 166 934 primes attribuées en 2020 :

- 45% des primes sont attribuées pour des véhicules d'occasion ;
- 26% des primes concernent un véhicule électrique ou hybride rechargeable, 62% un véhicule essence et 12% un véhicule diesel ;
- 69% des véhicules mis au rebut sont des véhicules diesel ;
- 67% des bénéficiaires sont des ménages modestes (dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 13 489 euros) ;
- Parmi les primes relevant du dispositif en vigueur depuis le 3 août, 37% des bénéficiaires sont des ménages très modestes (dans les deux premiers déciles de revenu) ou des ménages modestes « gros rouleurs ».

La répartition des primes attribuées en 2020 par département est la suivante:



Le Commissariat général au développement durable (CGDD) a réalisé une évaluation ex post du dispositif de prime à la conversion pour l'année 2018⁴.

Deux bilans ont été dressés :

- Un bilan socio-économique hors taxes tenant compte : des bénéfices environnementaux (CO2, particules fines, NOx), des gains sur les consommations de carburant, des gains en matière d'entretien, du surcoût du fait de l'anticipation de l'achat d'un nouveau véhicule ;
- Un bilan pour l'utilisateur (toutes taxes comprises) tenant compte des gains sur les consommations de carburant et sur les coûts d'entretien, du surcoût lié à l'achat anticipé d'un nouveau véhicule.

Pour l'ensemble des 253 000 véhicules étudiés par le CGDD, le bilan socio-économique, qui intègre le surcoût d'achat, est un gain net collectif de 65 M€. Le gain principal de 220 M€ provient de la réduction de la pollution atmosphérique aux particules fines et aux oxydes d'azote (NOx). Les émissions de NOx et de particules fines sont réduites respectivement de 2700 et 240 tonnes, sur la période correspondant à la durée d'anticipation de l'achat (qui varie selon le type de ménage et est estimée à 1,56 an en moyenne). Pour le CO2 et le carburant, les gains perdurent au-delà de cette période pendant la durée de vie du véhicule. Les gains en carburant sont de 75 M€. Les gains en CO2, estimés pour la combustion des carburants in situ et en amont (production et distribution de carburant) s'élèvent à 440 000 tonnes (40% environ dans les deux ans et 60% sur les 14 années suivantes) et représentent 25 M€ pour une valeur de valorisation de la tonne de CO2 de 54 euros. Les économies en matière d'entretien s'élèvent à 60 M€. L'ensemble de ces bénéfices est supérieur aux surcoûts liés à l'achat anticipé (310 M€).

Ce bilan global cache des disparités au niveau individuel : il est positif dans plus de trois quarts des cas dans les zones géographiques densément peuplées (> 1000 hab./km²), là où le coût social associé à la pollution atmosphérique est le plus élevé. Il est positif en moyenne dans les conditions suivantes : lorsqu'un diesel (fortement émetteur de polluants) est remplacé par une autre motorisation ou lorsque le véhicule acquis est un véhicule électrique ou à faibles émissions de CO2.

Enfin le bilan environnemental est meilleur pour les ménages non imposables, en cohérence avec l'hypothèse selon laquelle la prime a un effet comportemental plus marqué et conduit ceux-ci à anticiper davantage leur achat. De ce fait, les bénéfices environnementaux sont plus importants car ils opèrent plus longtemps, bien que le coût d'anticipation de l'achat soit lui aussi plus important. En outre, les ménages non imposables mettent au rebut en très grande majorité des véhicules diesel.

Bilan socioéconomique (HTT) :

CO2 (M€)	Nox (M€)	Particules fines (M€)	Carburant (M€)	Entretien (M€)	Coût d'anticipation et de performance accrue du véhicule (M€)	Gain socio-économique (M€)
24	33	183	75	63	312	65

⁴ Commissariat général au développement durable, « Prime à la conversion des véhicules particuliers. Une évaluation socio-économique ex post », juillet 2019.

En ce qui concerne le bilan pour l'utilisateur, les principaux gains pour l'acquéreur sont les économies de carburant et la réduction des frais d'entretien du véhicule. En l'absence de prime à la conversion, le gain pour l'ensemble des acquéreurs ne couvrirait pas le coût d'anticipation de l'achat, conduisant à un bilan net négatif (-305 M€).

Selon l'analyse du CGDD, il semble donc que l'intervention publique soit justifiée car les détenteurs de vieux véhicules n'ont pas un intérêt économique individuel suffisant pour les remplacer par des véhicules récents alors même que cela procure un gain pour la collectivité. Si on prend en compte les primes versées aux acquéreurs, le bilan devient positif dans la quasi-totalité des cas avec un gain global de 140 M€.

Bilan pour les usagers (TTC) :

Carburant (M€)	Entretien (M€)	Coût d'anticipation et de performance accrue du véhicule (M€)	Gain pour l'utilisateur hors prime (M€)	Gain pour l'utilisateur avec prime (M€)
153	75	534	-306	140

Le CGDD a reconduit son évaluation sur les primes accordées en 2019. Les chiffres ci-dessous constituent des résultats provisoires. De plus, ces chiffres ne sont pas comparables à ceux estimés en 2018 car les hypothèses ont été améliorées et modifiées. Il est prévu de recalculer les résultats 2018 sur le fondement des hypothèses utilisées pour l'année 2019 afin de pouvoir comparer les deux années.

Les véhicules achetés en 2019 ont un taux d'émissions unitaire moyen de 104,4 gCO₂/km. Les véhicules achetés neufs ont un taux de 106,0 gCO₂/km inférieur à celui de l'ensemble des véhicules neufs immatriculés en 2019 (111,5 gCO₂/km, MTE). Pour les véhicules achetés d'occasion, l'écart est très élevé : 103,6 gCO₂/km pour les véhicules achetés avec la prime contre 131,5 gCO₂/km pour l'ensemble des véhicules d'occasion immatriculés en 2019.

Pour l'ensemble des 341 000 véhicules de la base de données, le bilan socio-économique, qui intègre le surcoût d'achat, est un gain net collectif de 135 M€. Le principal gain, de 275 M€, provient de la réduction de la pollution atmosphérique aux particules fines et oxydes d'azote (NO_x). Les émissions de NO_x et de particules fines sont réduites respectivement de 2 500 et 260 tonnes. Les gains en carburant sont de 130 M€. Les économies en matière d'entretien des véhicules s'élèvent à 70 M€. Les gains en CO₂, estimés pour la combustion des carburants in situ et « amont » (production et distribution de carburant), s'élèvent à 590 000 tonnes et représentent 40 M€ pour une valeur de la tonne de CO₂ de 70 €. Les pertes en CO₂ liées à la destruction anticipée des véhicules mis au rebut s'élèvent à 77 000 tonnes et représentent 5 M€. L'ensemble de ces bénéfices (515 M€) est supérieur aux surcoûts liés à l'achat anticipé (380 M€)⁵.

Les principaux gains pour l'acquéreur sont les économies de carburant (185 M€) et la réduction des frais d'entretien (85 M€) du véhicule (les véhicules anciens ayant des coûts kilométriques environ deux fois supérieurs). En l'absence de prime, le gain pour l'ensemble des acquéreurs

⁵ Le coût d'opportunité pour les fonds publics n'était pas pris en compte en 2018 car le dispositif était financé par un compte d'affectation spécial grâce aux recettes du malus et donc neutre pour les finances publiques. A partir de 2019, le compte d'affectation spéciale est supprimé et les bénéfices devront donc être également mis en regard du coût d'opportunité pour les finances publiques.

(270 M€) ne couvrirait pas le coût d'anticipation de l'achat (455 M€), conduisant à un bilan net négatif (-185 M€).

Si on prend en compte les primes à la conversion versées aux acquéreurs, le bilan devient positif avec un gain global de 585 M€.

3. Perspectives d'évolution

Le bonus et la prime à la conversion participent à l'atteinte des objectifs fixés dans le Contrat stratégique de la filière automobile, qui vise une multiplication par cinq des ventes de véhicules électriques d'ici fin 2022 et une cible d'un million de véhicules électriques et hybrides rechargeables en circulation en 2022, ainsi qu'à l'objectif de fin de vente des véhicules légers neufs utilisant des énergies fossiles en 2040 inscrit dans la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Afin d'atteindre également les objectifs européens de réduction de 15% des émissions de CO2 des véhicules neufs d'ici 2025 et de 37,5% en 2030, comparé à 2021⁶, une révision régulière de ces dispositifs est nécessaire dans l'objectif d'accompagner l'évolution du parc automobile en faveur des véhicules les plus propres pour atteindre les objectifs ambitieux que s'est donnés la France, tout en ciblant le soutien public sur les ménages les plus modestes afin de diminuer leur reste à charge.

Les hypothèses d'évolution du bonus/malus et de la prime à la conversion prennent également en compte les propositions d'évolutions émises par les parties prenantes, notamment celles de la Convention Citoyenne pour le Climat, afin de renforcer leur efficacité.

3.1 Renforcer l'efficacité des dispositifs sur le plan environnemental

Les dispositifs de bonus, malus et prime à la conversion visent notamment à participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.

3.1.1 Prime à la conversion

Dans cette perspective, deux modifications de la prime à la conversion sont mises en œuvre :

- Aligner, pour les véhicules neufs, le plafond d'émissions de CO2 sur le seuil de déclenchement du malus qui s'élève à 133 g CO2/km en 2021, 128 g en 2022 et 123 g en 2023 ; cet alignement étant réalisé uniquement pour les véhicules neufs afin de ne pas défavoriser l'acquisition de véhicules d'occasion, qui eux resteraient soumis au plafond actuel de 137g CO2/km ;

⁶ La Commission européenne devrait proposer une révision du règlement vers mi-2021 pour se mettre sur une trajectoire de neutralité carbone à horizon 2050.

- Rendre inéligibles les véhicules classés Crit'Air 2 et donc l'ensemble des véhicules diesel, à partir du 1^{er} juillet 2021. Seul l'achat d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou classé Crit'Air 1 pourra donner droit à la prime à la conversion.

En réponse à la proposition de la convention citoyenne pour le climat, qui souhaite ouvrir plus largement la prime à la conversion aux véhicules très polluants, les véhicules classés Crit'Air 3 ou plus anciens sont éligibles à la mise au rebut depuis le 1^{er} juin 2020.

La surprime de 1 000 euros, qui vise à renforcer l'efficacité du dispositif dans les zones à faibles émissions, de même que la prime au retrofit des véhicules thermiques en véhicules à motorisation électrique, sont maintenues en 2021.

En complément, des mesures ciblant des catégories spécifiques de véhicules sont mises en place en 2021. A la suite des débats parlementaires sur le projet de loi Climat et Résilience, l'achat d'un vélo à assistance électrique devient éligible à la prime à la conversion, sous réserve de la mise au rebut d'une voiture ou d'une camionnette polluante. Le montant de la prime s'élève à 40% du coût d'acquisition, dans la limite de 1 500 €.

Pour soutenir les professionnels dans la transition vers des véhicules peu polluants, notamment dans le contexte de reprise de l'activité économique et des restrictions de circulation liées à la mise en place des zones à faibles émissions, le plafond de coût d'acquisition pour bénéficier de l'aide est supprimé pour les véhicules utilitaires légers (VUL), et la prime à la conversion des VUL est augmentée pour atteindre jusqu'à 9 000 € pour les véhicules les plus lourds, qui ont la charge utile la plus importante.

Ces évolutions incluent une prime pour le retrofit électrique et visent à mieux cibler les véhicules éligibles, notamment au regard des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et de transition énergétique.

3.1.2 Malus

Afin d'accroître encore son effet incitatif, le barème du malus sera durci en 2021, en 2022 et en 2023. La proposition de barèmes résultant des discussions sur le projet de loi de finances pour 2021 prévoit que le seuil de déclenchement sera abaissé à 133 gCO₂/km (contre 138 g en 2020) puis à 128 g en 2022 et 123 g en 2023 et le plafond sera augmenté à 30 000 euros en 2021 (contre 20 000 euros en 2020), 40 000 euros en 2022 et 50 000 euros en 2023. Le montant des recettes est estimé à 823 M€ en 2021, 1 158 M€ en 2022 et 1 659 M€ en 2023 (ce chiffrage ne prenant pas en compte les conséquences de ce nouveau barème sur le comportement des consommateurs, il est probable que les recettes effectives seront moindres).

A partir du 1^{er} janvier 2022, un malus sur la masse des véhicules sera mis en place, afin de lutter contre l'augmentation du poids moyen des véhicules (depuis 2010, le poids moyen des voitures diesel a augmenté de 7%, et celui des essences de 14%, soit environ 100 kg par véhicule) et les externalités conséquentes (hausse des émissions, consommation de matière, sécurité routière, etc.). Il concernera les véhicules de plus de 1 800 kg et son montant s'élèvera à 10 euros par kilogramme au-delà de ce seuil (proposition inscrite dans le projet de loi de finances pour 2021).

Il sera introduit un plafond garantissant que le cumul du malus CO2 et du malus sur la masse n'excède pas le montant maximum du malus CO2 (40 000 euros en 2022 et 50 000 euros en 2023).

Un abattement est prévu pour les véhicules de huit ou neuf places acquis par des personnes morales, ainsi que pour les véhicules détenus par des familles nombreuses. Les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables dont l'autonomie est supérieure à 50 km en seront exonérés, afin de ne pas pénaliser ces véhicules dont les batteries engendrent un surpoids. Cette mesure ne sera mise en œuvre qu'à partir de 2022 due aux délais nécessaires pour adapter le système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Sur le fondement des immatriculations en 2020, et en l'absence de prise en compte de potentiels effets comportementaux et d'évolution de la structuration du marché, le malus sur la masse concernerait environ 60 000 véhicules par an, c'est-à-dire 2,6% des immatriculations de véhicules neufs. L'estimation du montant des recettes annuelles serait donc comprise entre 120 et 223 M€.

Le durcissement du malus concourt à l'accompagnement du retrait du marché à l'horizon 2040 des véhicules à carburants fossiles, selon les objectifs de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, et l'instauration d'un critère relatif à la masse vise à favoriser les véhicules les plus légers.

3.1.3 Bonus

En février 2019, le Président de la République s'est engagé à maintenir le dispositif du bonus sur l'ensemble du quinquennat et à fixer une trajectoire, afin d'accompagner le déploiement du véhicule électrique tout en prenant en compte la baisse des prix attendue. Il était alors prévu de diminuer chaque année le montant du bonus de 1 000 euros⁷. En 2021, le bonus devait donc s'élever à 5 000 euros pour les personnes physiques et à 2 000 euros pour les personnes morales acquérant un véhicule de moins de 45 000 euros.

Cette évolution pluriannuelle du bonus est conservée afin de donner de la visibilité aux acteurs. La baisse de 1 000 euros du montant du bonus qui avait été actée pour 2021 et 2022 est conduite à partir du barème actuel mis en place lors du plan de soutien automobile et non pas à partir du barème en vigueur début 2020, afin d'éviter une baisse brutale et de conserver une incitation forte à l'acquisition de véhicules peu polluants. **Par ailleurs ces baisses interviennent au 1^{er} juillet 2021, et non au 1^{er} janvier 2021, afin de prendre en compte le second confinement et ses conséquences sur les ventes de véhicules.** Pour les véhicules hybrides rechargeables, la baisse au 1^{er} juillet 2021 s'élève également à 1 000 euros et le bonus sera supprimé en 2022.

Un bonus de 1 000 euros est également mis en place pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion, afin de consolider ce marché permettant de démocratiser l'usage du véhicule électrique, et une aide supplémentaire de 1 000 euros est accordée si le bénéficiaire est

⁷ <https://www.ecologie.gouv.fr/bonus-ecologique-nouvelles-modalites>

domicilié en outre-mer afin de prendre en compte le prix plus élevé des véhicules sur ces territoires.

Le barème applicable à compter du 1^{er} juillet 2021 est donc le suivant :

	Véhicule électrique neuf			Véhicule hybride rechargeable neuf de moins de 50 000 euros avec une autonomie supérieure à 50 kilomètres	Véhicule électrique d'occasion
	Moins de 45 000 euros	Entre 45 000 et 60 000 euros	Plus de 60 000 euros (véhicules fonctionnant à l'hydrogène et camionnettes uniquement)		
Personne physique	6000 euros	2000 euros	2000 euros	1000 euros	1000 euros
Personne morale	4000 euros	2000 euros	2000 euros	1000 euros	0
Bénéficiaire en outre-mer	+ 1000 euros				-

De plus, le dispositif, qui était peu mobilisé par les entreprises acquérant des camionnettes, est renforcé pour les véhicules utilitaires légers. La modulation du montant du bonus en fonction du coût d'acquisition est supprimée. Tous les véhicules pourront donc faire bénéficier d'un bonus de 5 000 € aux personnes morales et de 7 000 € aux personnes physiques, quel que soit leur coût d'acquisition.

Enfin, il est créé un bonus de 1 000 € (dans la limite de 40% du coût d'acquisition) pour l'achat d'un vélo cargo, à assistance électrique ou non, pour les particuliers dans les cinq premiers déciles de revenu, les entreprises et les collectivités territoriales. Le développement des vélos cargos répond notamment à un besoin des entreprises (livraison, transport de faibles charges...) en milieu urbain en accompagnement des restrictions à l'usage de l'automobile.

Les évolutions du bonus écologique, de même que le renforcement du malus, annoncés pour les années 2021 et 2022 pour le premier, et jusqu'en 2023 pour le second, s'inscrivent dans un objectif d'amélioration de la lisibilité pour les consommateurs et les acteurs économiques des dispositifs de soutien à l'acquisition de véhicules peu polluants en incluant leur évolution sur une trajectoire pluriannuelle.

3.2 Renforcer les aides en faveur des ménages les plus modestes

Dans le cadre de France Relance, un nouveau dispositif de microcrédit permettant aux ménages à faible revenu d'accéder à des véhicules moins polluants a été mis en place en 2021.

Pour assurer la cohérence des dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules peu polluants, les conditions d'obtention du microcrédit ont été alignées sur celles de la prime à la conversion en termes de véhicules éligibles.

Cette mesure vise à permettre l'accès à des véhicules plus propres pour les ménages les plus modestes, grâce à un dispositif d'aides complémentaires.

ANNEXES

Description synthétique du dispositif de gestion mis en place avec l'Agence de services et de paiement

La gestion opérationnelle du bonus et de la prime à la conversion est confiée à l'Agence de services et de paiement (ASP), chargée de la réception et du traitement des demandes ainsi que du versement des aides.

L'ensemble des informations (barèmes, questions fréquentes...) relatives aux dispositifs de bonus et de prime à la conversion peuvent être consultées sur le site www.primealaconversion.gouv.fr. Un simulateur permettant de tester son éligibilité figure également sur ce site, ainsi que le téléservice permettant à un particulier de déposer sa demande de bonus ou de prime à la conversion. A la date de mi-novembre 2020, le site comptabilise près de 4 millions de visites.

En complément, un numéro vert (0 800 74 74 00) géré par l'ASP permet de répondre aux interrogations des usagers et connaît des pics à 10 000 appels par semaine.

Plusieurs actions ont été mises en œuvre pour simplifier les démarches pour l'utilisateur et réduire les délais de traitement des dossiers.

Depuis octobre 2018, les demandes de prime à la conversion et de bonus peuvent être déposées de façon entièrement dématérialisée, via FranceConnect. Le taux de dématérialisation des demandes est en hausse continue et atteint actuellement 80%. Cette généralisation des demandes dématérialisées améliore leur qualité, limite les échanges avec les usagers en cas de dossier incomplet, facilite le traitement des dossiers et permet de faire diminuer le coût moyen de traitement d'un dossier pour l'administration.

Afin de simplifier le dépôt des demandes par les usagers, une réduction du nombre de pièces justificatives a été entreprise, qui ne doit pas se faire au détriment des risques de fraude. Deux pièces justificatives ont ainsi déjà été supprimées.

De plus, l'ASP intègre des bases de données administratives dans son système d'information pour instruire les demandes : en 2019, un flux de données a été mis en place avec les services fiscaux (permettant la suppression de l'avis d'impôt sur le revenu). Il est également prévu la mise en place d'un flux de données avec le système d'immatriculation des véhicules, qui permettra la suppression de quatre pièces justificatives supplémentaires relatives aux véhicules acquis et mis au rebut.

Données de la prime à la conversion arrêtées au 4 octobre 2020 (depuis le 1^{er} janvier 2020)

Répartition des primes acceptées par type de véhicule et type d'acquéreur :

Occasion	Neuf
54 614	57 370

RFR/part inférieur à 13 489 €	RFR/part supérieur à 13 489 € ou non renseigné
75 352	36 632

Répartition des primes acceptées par nature d'énergie du véhicule acquis :

Nature d'énergie du véhicule acquis	Nombre de PAC décidées	%
Gazole	13 961	12,47%
Essence	72 078	64,36%
Autre	25 945	23,17%
Total	111 984	100,00%

Répartition des primes acceptées par nature d'énergie du véhicule mis au rebut :

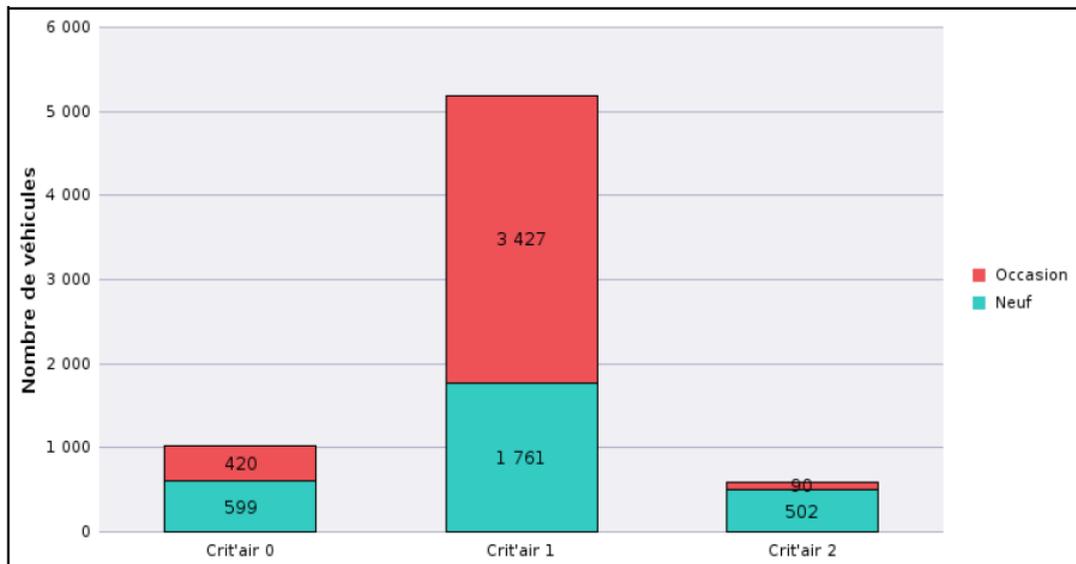
Nature d'énergie du véhicule mis au rebut	Nombre de PAC décidées	%
Gazole	78 632	70,22%
Essence	33 058	29,52%
Autre	294	0,26%
Total	111 984	100,00%

Répartition par région :

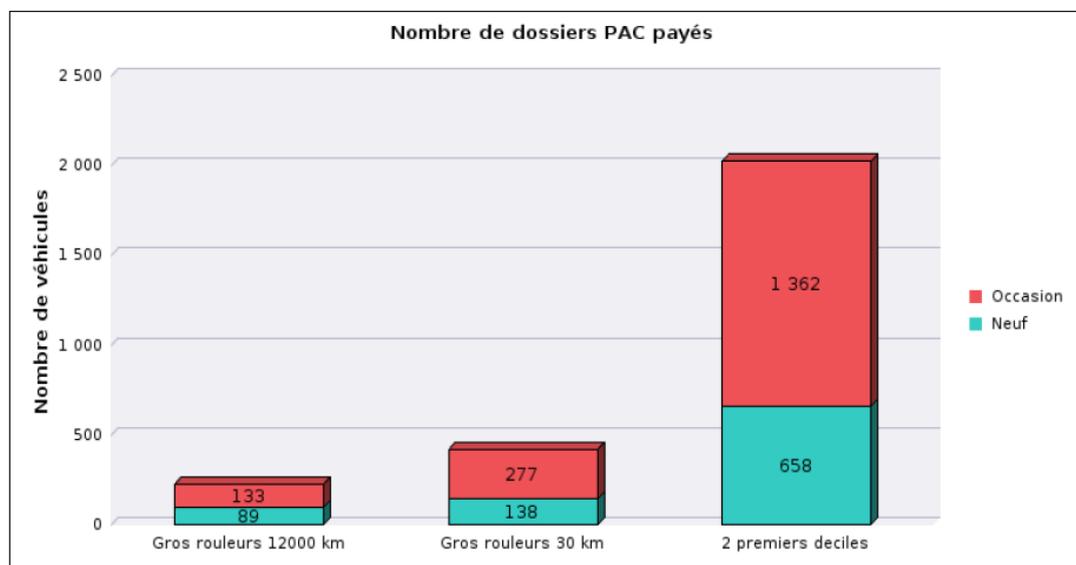
Région	Nombre de primes acceptées	Nombre de primes payées	Montant payé total
AUVERGNE-RHONE-ALPES	14 545	16 352	45 172 827
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	4 704	5 454	15 014 895
BRETAGNE	6 706	7 835	21 861 935
CENTRE-VAL DE LOIRE	4 529	5 283	14 930 893
CORSE	468	512	1 419 100
GRAND EST	9 657	10 100	29 053 719
GUADELOUPE	352	363	1 080 000
GUYANE	2	1	3 000
HAUTS-DE-FRANCE	11 684	13 780	38 264 760
ILE-DE-FRANCE	8 109	9 240	25 501 251
LA REUNION	1 062	969	2 857 000
MARTINIQUE	413	386	1 111 000
MAYOTTE	1		
NORMANDIE	6 527	7 159	20 498 286
NOUVELLE-AQUITAINE	12 171	12 887	36 283 709
OCCITANIE	14 087	15 260	43 420 265
PAYS-DE-LOIRE	7 565	8 612	24 040 462
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	9 399	10 286	29 212 544
Total	111 981	124 479	349 725 645

Données de la prime à la conversion du premier semestre 2020

Répartition des nombres de PAC payées en 2020 pour des véhicules acquis en 2020 par classification Crit'Air et état du véhicule (neuf ou occasion)



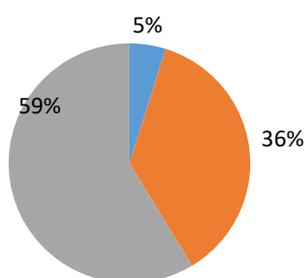
Nombre de dossiers payés ayant bénéficié du doublement de la PAC en 2020 pour les véhicules acquis en 2020



Données de la prime à la conversion en 2019

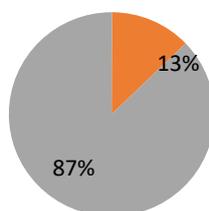
Répartition des montants payés PAC en 2019 pour des véhicules acquis en 2019 par nature d'énergie du véhicule acquis

■ AUTRES ■ ESSENCE ■ GAZOLE

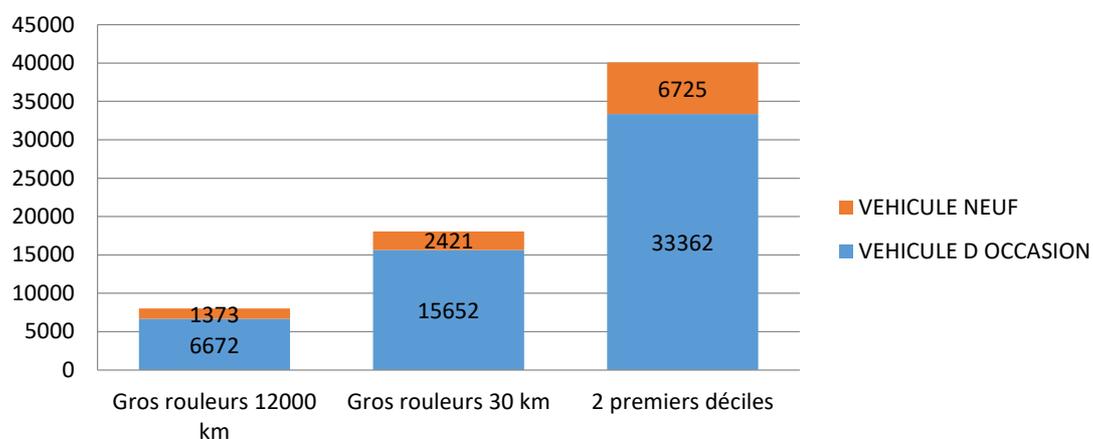


Répartition des montants payés PAC en 2019 pour des véhicules acquis en 2019 par nature d'énergie du véhicule mis au rebut

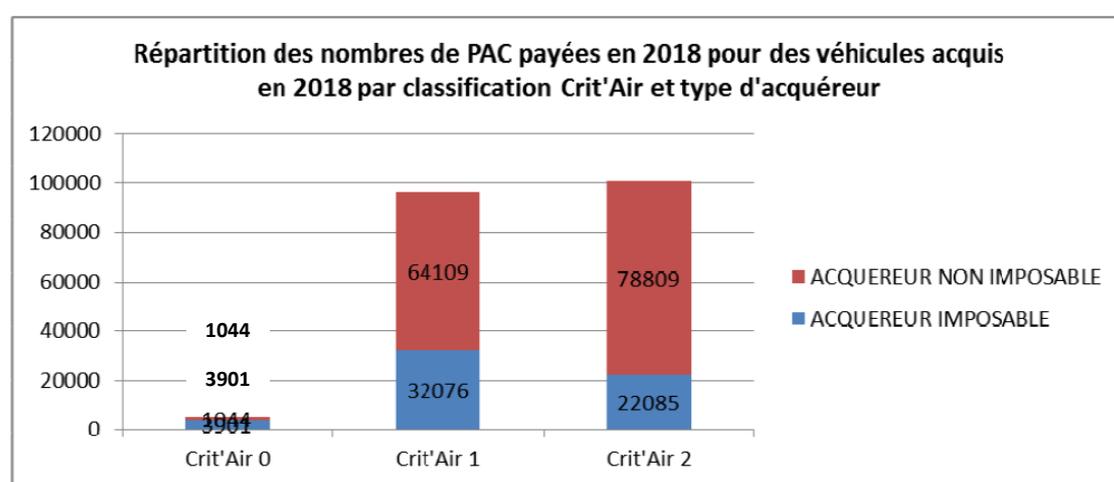
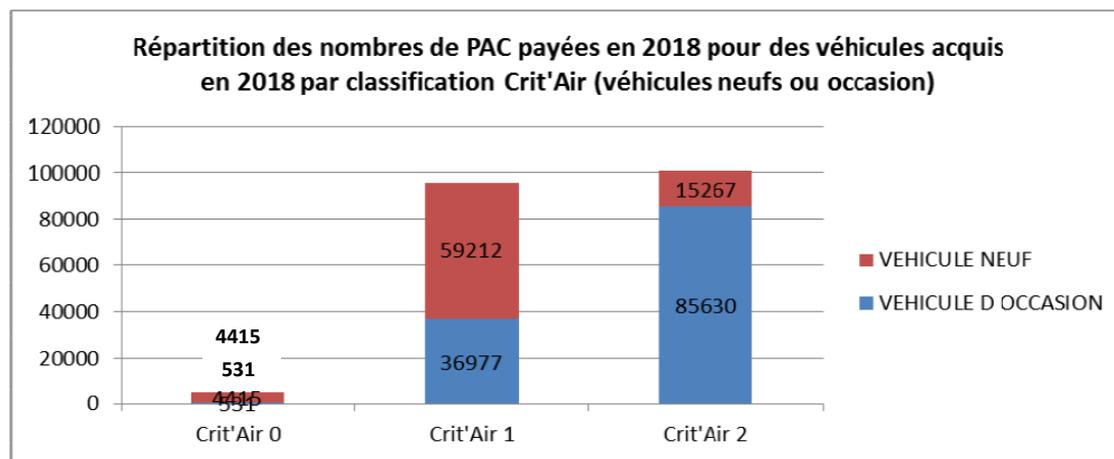
■ AUTRES ■ ESSENCE ■ GAZOLE



Nombre de PAC 2019 doublées



Données de la prime à la conversion en 2018



Répartition des PAC décidées par nature d'énergie du véhicule mis au rebut

Nature d'énergie du véhicule mis au rebut	Nombre de PAC décidées	Pourcentage
Gazole	204615	80%
Essence	49821	20%
Autre	218	0%
Total	254 654	100%

Répartition des PAC décidées par type d'acquéreur

ACQUEREUR IMPOSABLE	ACQUEREUR NON IMPOSABLE
72 372	182 282

Répartition des PAC décidées par nature d'énergie du véhicule acquis

Nature d'énergie du véhicule acquis	Nombre de PAC décidées	Pourcentage
Gazole	123074	48%
Essence	119190	47%
Autre	12390	5%
Total	254 654	100%

Répartition des PAC décidées par type de véhicules

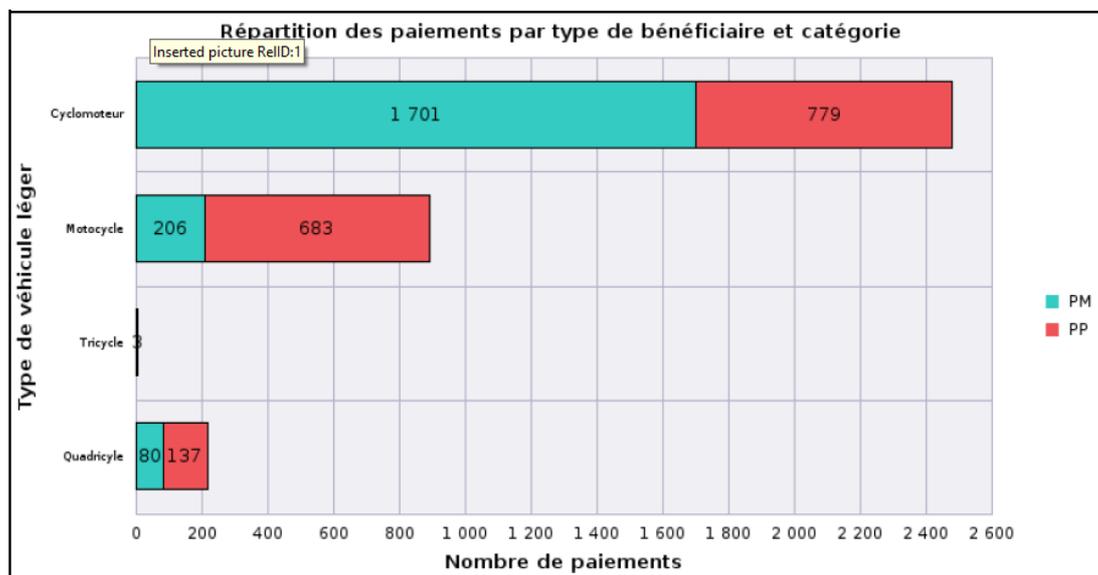
VEHICULE D' OCCASION	VEHICULE NEUF
155 206	99 448

Données du bonus arrêtées au 4 octobre 2020

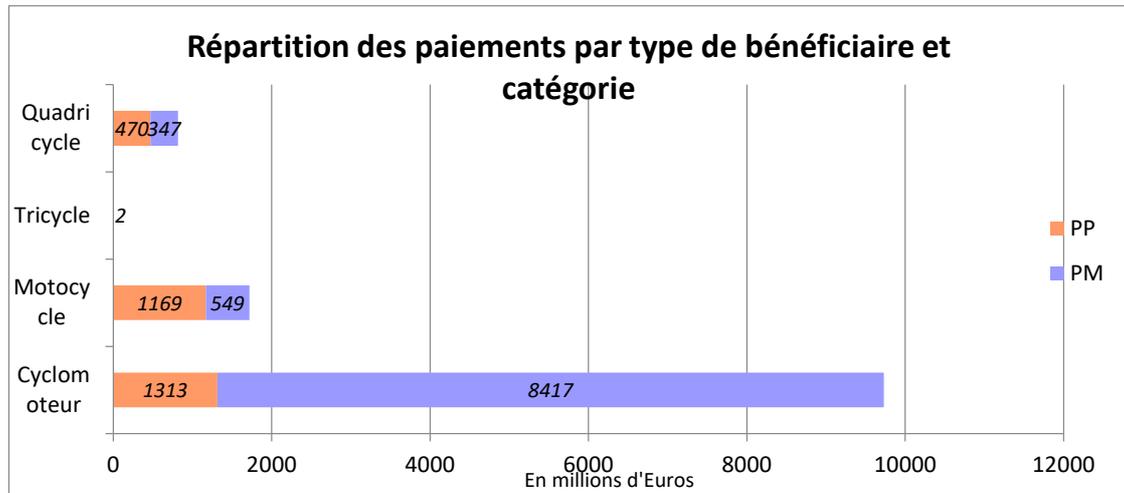
Région	Nombre de bonus acceptés	Nombre de bonus payés	Montant payé total
AUVERGNE-RHONE-ALPES	8 816	8 513	45 553 569
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	2 285	2 142	11 885 453
BRETAGNE	3 254	3 146	17 421 549
CENTRE-VAL DE LOIRE	2 362	2 404	13 508 667
CORSE	493	474	2 453 181
GRAND EST	5 394	5 239	28 296 993
GUADELOUPE	210	245	1 309 580
GUYANE	15	18	98 743
HAUTS-DE-FRANCE	4 939	4 958	27 921 894
ILE-DE-FRANCE	14 424	15 568	72 945 952
LA REUNION	524	524	2 907 661
MARTINIQUE	142	175	979 428
MAYOTTE	8	7	36 597
NORMANDIE	3 375	3 267	18 658 035
NOUVELLE-AQUITAINE	6 010	5 725	31 888 973
OCCITANIE	6 268	5 937	33 020 858
PAYS-DE-LOIRE	3 654	3 564	19 796 305

PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	8 194	7 997	44 086 160
Total :	70 367	69 903	372 769 597

Données du bonus pour les deux ou trois roues et quadricycles au premier semestre 2020



Données du bonus pour les deux ou trois roues et quadricycles en 2019



Données du bonus pour les deux ou trois roues et quadricycles en 2018

