

## FICHE 15

# BONUS-MALUS ET PRIME A LA CONVERSION



## 10 000 €

C'est le niveau d'aides dont peut bénéficier l'acquéreur d'un véhicule électrique. Ce montant se décompose en 6 300 € de bonus à l'achat et 3 700 € de prime à la conversion pour la mise au rebut d'un véhicule ancien

## Recommandations

- Maintenir le système de bonus-malus pour réduire le surcoût du véhicule électrique par rapport à un véhicule thermique
- Donner de la visibilité sur l'évolution du bonus à moyen terme afin de prévenir une politique de *stop and go* de la filière industrielle des véhicules électriques
- Appliquer la prime à la conversion à l'acquisition de véhicules utilitaires légers électriques

### Qu'est-ce que le bonus-malus et la prime à la conversion?

Le système du bonus-malus vise à récompenser, à travers un bonus, les acquéreurs de voitures neuves émettant peu ou pas de CO<sub>2</sub>, et à pénaliser, via un malus, ceux qui optent pour les modèles les plus émetteurs.

La prime à la conversion permet d'accorder une aide supplémentaire au bonus pour le remplacement d'un véhicule diesel mis en circulation avant 2006 par un véhicule bas-carbone. Cette prime est destinée aux consommateurs particuliers, et non aux professionnels.

Véritables leviers de la mobilité électrique, le bonus-malus et la prime à la conversion permettent d'accélérer la décarbonation du secteur des transports.

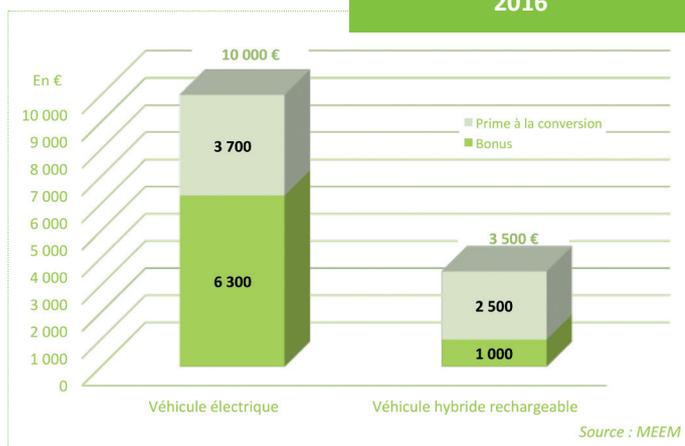
**Ces mécanismes contribuent à un renouvellement du parc de véhicules par des technologies émettant peu ou pas de CO<sub>2</sub>, et incitent dans le même temps les constructeurs automobiles à investir dans la R&D afin de mettre au point des véhicules plus respectueux du climat.**

### Quel bilan pour le bonus-malus et la prime à la conversion ?

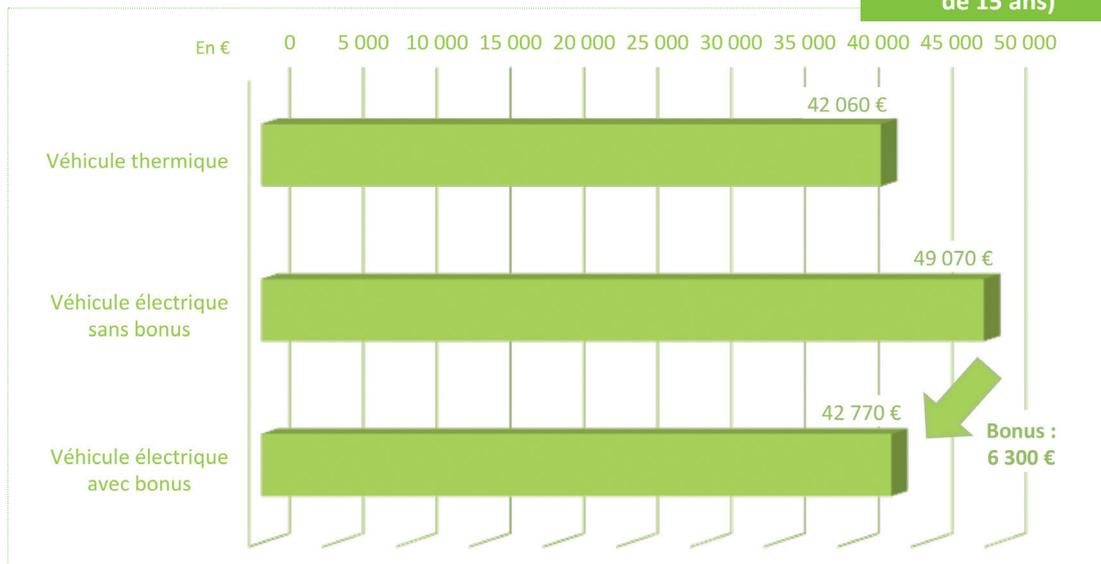
Le transport est à l'origine de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> en France, dont plus de la moitié concerne le transport de voyageurs. Sur ce segment, **la mobilité électrique est le levier incontournable de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>**. En effet, les véhicules électriques ont une faible consommation d'électricité et émettent très peu de CO<sub>2</sub>.

Néanmoins, le développement de l'électromobilité est confronté à des surcoûts conséquents : les coûts des batteries sont encore importants tandis que les économies à l'usage sont réduites par la faiblesse conjoncturelle des prix du pétrole. Le soutien public est donc indispensable au développement de la filière du véhicule électrique dans sa phase de maturation. Il permet de rapprocher sur leur durée de vie les coûts des véhicules électriques de ceux des véhicules thermiques.

Niveau du bonus et de la prime à la conversion en 2016



**Impact du bonus en  
2016 (coûts complets  
sur une durée de vie  
de 15 ans)**



Le développement du marché du véhicule électrique est aujourd'hui freiné par l'état embryonnaire du marché de l'occasion. En effet, les acquéreurs potentiels sont confrontés à une incertitude très importante sur la valeur résiduelle de leurs véhicules électriques. Or, avec le bonus, un acquéreur de véhicule n'est pas incité à se tourner vers le marché de l'occasion. Ce cercle vicieux peut être brisé en appliquant la prime à la conversion à l'acquisition de véhicules d'occasion.

Enfin, du point de vue des finances de l'Etat, le bonus-malus est construit pour être neutre : les malus financent les bonus. Le mécanisme a même rapporté 100 millions d'euros à l'Etat lors de l'année 2015. Néanmoins, le développement du marché des véhicules électriques va nécessiter d'adapter les niveaux du bonus et du malus, sous peine de mettre en danger l'équilibre financier du dispositif.

### **Le bonus-malus et la prime à la conversion dans l'étude de l'UFE**

Selon les hypothèses d'évolution des coûts des technologies et des prix retenues par l'UFE, les véhicules électriques et hybrides rechargeables ne deviennent pas compétitifs par rapport au véhicule thermique avant la fin de la période 2015-2030. Cela ne signifie pas que ces technologies doivent être écartées, bien au contraire, car elles permettent d'atteindre des gisements importants d'économies de CO2. Leur développement est essentiel pour décarboner l'économie nationale au moindre coût. Il est donc pertinent de prolonger le principe du dispositif du bonus-malus.

Néanmoins, l'écart de coûts entre un véhicule thermique et un véhicule électrique se réduit cependant sur la période. Le niveau du bonus devra donc évoluer en conséquence afin d'éviter de générer des effets d'aubaine et ne pas peser sur les finances de l'Etat. L'UFE recommande de donner de la visibilité sur l'évolution du bonus à moyen terme, dans le but de prévenir une politique de *stop and go* de la filière industrielle des véhicules électriques.

## **Question Bonus**

### **Les deux roues électriques peuvent-ils bénéficier d'un bonus ?**

Bientôt ! Le projet de loi de finances pour 2017 prévoit l'éligibilité des deux roues électriques au dispositif du bonus-malus. L'accélération du développement des deux roues électriques va permettre d'améliorer la qualité de l'air dans les centres-villes. En revanche, l'acquisition de deux roues très émetteurs de CO2 ne sera pas soumise à un malus.