

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le 29 novembre 2024

### *Bonus écologique : un tour de vis budgétaire réduisant les ambitions en faveur du verdissement du parc automobile*

***Le décret relatif aux aides à l'achat de véhicules peu polluants, qui devrait paraître au Journal officiel au cours des prochains jours, marque un resserrement sans précédent de l'enveloppe budgétaire dédiée au verdissement, dotée d'un montant de 700 millions d'euros, soit une division de plus de la moitié par rapport à 2024. Les ambitions des politiques publiques en faveur de la décarbonation du parc automobile sont ainsi fortement revues à la baisse. Mobilians accueille avec satisfaction la sacralisation du dispositif de bonus écologique, ayant fait ses preuves depuis sa création, tout en regrettant les coupes effectuées sur certaines aides, à l'instar des véhicules utilitaires légers, des L7, des deux-roues et du vélo. Alors que le PLF 2025 sera examiné en CMP dans quelques jours, Mobilians appelle à une révision de la méthode, face au matraquage fiscal opéré dans la dernière version du malus.***

### **Des aides indispensables à une période charnière pour la filière automobile**

En passant d'1,5 milliards d'euros en 2024 à 700 millions d'euros prévus pour 2025, les pouvoirs publics ont été contraints à d'impossibles choix dans la ventilation des aides à l'achat. Alors que la France affiche toujours des ambitions pour accélérer l'électrification du parc, la coupe budgétaire conséquente constitue un signal négatif pour les consommateurs comme pour les professionnels. Le bonus écologique représente un levier central dans la politique de verdissement du parc, dans un contexte où les ventes de véhicules électriques sont à la peine en France et où la norme CAFE franchira un nouveau palier en 2025 – rappelons qu'en Allemagne, la disparition des aides a provoqué une chute brutale des ventes de véhicules électriques.

Mobilians avait préconisé la sacralisation du dispositif du bonus écologique pour 2025, qui contribue à constituer un marché du véhicule d'occasion électrique. Entendu par les pouvoirs publics, Mobilians constate avec satisfaction que le bonus reste le dispositif central de l'enveloppe de verdissement du parc.

En revanche, le resserrement budgétaire conduit à largement réduire la voilure, en centrant les aides aux véhicules particuliers, avec des montants dégressifs en fonction

des conditions de revenus : 4000 Euros pour les déciles 1 à 5, 3000 Euros pour les déciles 6 à 8, et 2000 Euros pour les revenus supérieurs des déciles 9 et 10.

Mobilians constate avoir été enfin entendu sur la question du délai de livraison, maintenu à 3 mois comme c'est le cas actuellement. L'entrée en vigueur des nouvelles modalités du bonus écologique, dès le lendemain du décret, exigera des distributeurs automobiles qu'ils s'adaptent très rapidement aux nouvelles conditions.

## **Bonnes et mauvaises nouvelles : les aides au rétrofit maintenues, mais les véhicules utilitaires légers, les deux-roues, les vélos et les L7 privés de bonus**

Le rétrofit, qui appelait depuis plusieurs mois à un maintien des ambitions pour accélérer l'essor du secteur, a été écoute, bénéficiant du maintien des mêmes modalités pour la prime rétrofit qu'en 2024, pour l'ensemble des segments de marché (VP, VUL et deux-roues), avec un budget doté de 10 millions d'euros.

En revanche, de nombreux secteurs ont fait les frais des coupes budgétaires, avec la suppression de leur bonus, au premier rang desquels les véhicules utilitaires légers, alors que la France est le premier marché européen pour les VUL (380.000 VUL immatriculés en 2023) et que les marques françaises en sont les leaders.

Aux côtés des VUL, d'autres secteurs pâtissent d'une suppression de bonus : les L7, qui répondent pourtant à des besoins offrant à la fois une alternative écologique et économique tout en étant parfaitement alignées avec les impératifs de décarbonation ; mais également, les deux-roues et les vélos, pour lesquels les aides sont amenées à disparaître en 2025.

Mobilians est prêt à travailler aux côtés du Gouvernement au déploiement des Certificats d'économie d'énergie (CEE) pour le financement du verdissement, à l'instar des VUL par exemple, ou d'une relance de la Prime à la conversion, qui a été pour le moment supprimée alors qu'elle constitue une mesure sociale et particulièrement vertueuse en matière d'économie circulaire. Il se tient à la disposition des pouvoirs publics pour apporter son expertise et son concours sur le développement de CEE dans le secteur des mobilités, le Gouvernement annonçant une contribution en CEE à hauteur de 300 millions d'euros.

Mobilians sera très attentif au lancement d'une nouvelle version du leasing social en 2025, qui n'est pas encore arbitré à ce stade, et appelle à le circonscrire à un dispositif limité. Mobilians tient à rappeler que ce dispositif a eu un rapport côté-efficacité nul en 2024 (650 millions d'euros pour le financement de 50.000 véhicules), et présente des risques considérables lors de la reprise et de la revente des véhicules pour les professionnels.

Rappelons que le leasing social présente des risques économiques considérables pour les distributeurs automobiles, en leur faisant porter à eux seuls le risque économique : en amont, tout d'abord, les avances de tr sorierie par les distributeurs doivent faire l'objet d'un remboursement par l'ASP dans le plus bref délai compte-tenu des montants d'aides concernés – rappelons que les distributeurs ont d  faire face à plus de 375 millions

d'euros de trésoreries non remboursées pendant plusieurs mois par l'Etat au premier semestre 2024, mettant en danger de nombreuses PME dans les territoires ; à l'issue du leasing, après 3 ans, ensuite, sur la valeur de reprise du véhicule : face à une valeur résiduelle des véhicules en leasing surestimée, utilisant ce levier pour faire baisser les loyers des véhicules, la problématique de réajustement du prix au retour de ces véhicules et des acteurs qui porteront ce risque économique s'avère centrale. On peut s'attendre à de très importantes difficultés de recommercialisation des véhicules d'occasion pour les professionnels, ces véhicules se retrouvant dé-positionnés face à des véhicules neufs qui concentrent les moyens commerciaux, en particulier sur les véhicules électriques.

## Un matraquage fiscal qui se poursuit pour la filière automobile

La proposition du Gouvernement visant à durcir considérablement le malus CO2 et le malus poids avait été rejeté en commission et en séance publique à l'Assemblée nationale. De retour au Sénat, cette semaine en séance publique, le dispositif a fait l'objet de légers infléchissements (ralentissement de la baisse du seuil de déclenchement pour le malus CO2, décalage de la baisse des abattements pour les véhicules hybrides à 2027), mais également une intégration des véhicules électriques, à partir de 2,3 Tonnes, au malus poids.

Xavier Horent, Délégué général de Mobilians, regrette « *le manque de lisibilité dans le cadre des débats parlementaires et des initiatives au coup par coup, prises sans concertation, et constituant un matraque fiscal pour la filière automobile. Ainsi, par rapport au texte présenté par le Gouvernement, et aux premières hypothèses de calcul élaborées avec Dataneo, la nouvelle version du dispositif adoptée au Sénat constitue une baisse très marginale de la taxation du malus Co2 et au poids. La pente reste celle d'une fiscalisation toujours plus importante* ».

Ainsi, alors qu'environ 40 % des véhicules particuliers immatriculés étaient impactés par les malus (Co2 et poids) en 2023, cette part passerait à 77 % en 2027 si cette mesure était confirmée lors de la Commission Mixte Paritaire qui se tiendra dans quelques jours. Les montants moyens dont les détenteurs devront s'acquitter, de 754 euros sur les 9 premiers mois de 2024, passeraient à 1.387 euros en 2025, et à 2.242 euros en 2027 - soit près de 200 % d'augmentation. Sans compter le malus sur les véhicules d'occasion, à l'article 9 du PLF 2025, contribuant encore davantage à cette surtaxation.

En termes de recettes fiscales, par rapport aux immatriculations réalisées sur l'année 2023, c'est une multiplication par 6 en 2027, pour un montant total collecté de 3,85 milliards d'euros.

La volonté de durcir le malus, sans concertation, fait de la filière automobile un outil pour compenser la dette publique. D'une part, les aides subissent une baisse drastique, alors que de l'autre, le coup de matraque fiscal impactera durablement une filière économique toute entière, alors que des signaux alarmants sont tangibles.

## **Verdissement des flottes : avantages en nature sur le véhicule de fonction, sanctions pour le verdissement des flottes, la nécessité de l'élaboration d'une stratégie cohérente**

Le dispositif d'avantage en nature sur les véhicules particuliers d'entreprises constitue un outil indispensable à la décarbonation des flottes. Ce dispositif doit permettre d'accélérer le recours des salariés à des véhicules de fonction électriques.

Mobilians demande aujourd'hui d'avoir une visibilité urgente sur les textes en préparation, alors que l'arrêté régissant les avantages en nature pour la mise à disposition d'un véhicule électrique, ainsi que pour la recharge sur le lieu de travail ou à son domicile, arrive à son terme au 31 décembre 2024.

Il est fondamental que les conditions actuelles de l'arrêté soient prorogées, et que les conditions soient connues le plus tôt possible, alors que les AEN constituent un outil central pour les entreprises, à destination de 1 million de salariés en France. Egalement, les modalités des AEN pour les véhicules thermiques doivent être connues par les entreprises pour anticiper la projection de leur politique salariale, Mobilians appelant les pouvoirs publics à prévoir une période de transition d'une année, au 1<sup>er</sup> janvier 2026, pour mettre en œuvre tout changement des modalités en matière d'AEN.

Parallèlement, le Gouvernement a déposé un amendement, adopté en séance publique au Sénat, visant à taxer les entreprises sur leur trajectoire de verdissement, en ciblant celles qui possèdent ou utilisent les flottes de véhicules dans le cadre de leurs activités. La location est exemptée du dispositif. Mobilians espère que ces nouvelles mesures s'inscriront dans le cadre d'une politique plus lisible sur la gestion des flottes, en cohérence avec les dispositions prises sur les AEN.

Dans ce contexte, le Gouvernement a annoncé la tenue prochaine d'une réunion du Contrat Stratégique de la Filière Automobile. Mobilians demande de mettre en urgence à l'ordre du jour du CSF le recours à une nouvelle méthode et au dialogue, au cœur du déploiement d'une véritable stratégie de filière.

MOBILIAN S est le premier mouvement des chefs d'entreprises du commerce et de la réparation automobile et des services de mobilité : voitures, motos, vélos, véhicules industriels, trottinettes, etc. Notre organisation professionnelle représente près de 180 000 entreprises de proximité et 560 000 emplois non délocalisables partout en France. MOBILIAN S défend les intérêts individuels et collectifs des professionnels de la mobilité par la route et les accompagne dans les évolutions de leurs métiers. Il déploie une action prospective de développement durable et de promotion d'une mobilité individuelle ou partagée en lien avec toutes les parties prenantes.