

Suite aux annonces du ministère de la Transition écologique et solidaire Bonus écologique : il faut utiliser toutes les recettes du malus pour accompagner les Français vers des véhicules à très faibles émissions

Prévue par le projet de loi de finances 2020, la suppression du Compte d'affectation spéciale "Aides à l'acquisition de véhicules propres" est une mauvaise nouvelle pour le développement de la mobilité électrique.

En effet, celui-ci avait comme principal avantage de pouvoir flécher directement l'utilisation des recettes du malus vers le bonus écologique afin d'accompagner la transition des Français vers des véhicules à très faibles émissions. En 2020, cela ne sera plus le cas.

Par ailleurs, les annonces du ministère de la Transition écologique et solidaire du 18 décembre concernant le montant du bonus écologique creusent l'écart de prix entre les modèles électriques et thermiques de 18 % pour les véhicules particuliers électriques et de 14 % pour les véhicules utilitaires légers. Si ces derniers sont bien exclus du "rabo", l'électrique restera malgré tout plus cher de 8 %.

La décision de réduire drastiquement le bonus va par ailleurs avoir un effet direct sur les choix stratégiques des gestionnaires de flottes et sur l'évolution du parc automobile électrifié. Les récentes baisses des ventes de véhicules électriques observées aux Etats-Unis et en Chine montrent clairement la nécessité de maintenir des incitations fortes.

Des facilités fiscales existent mais elles ne compensent pas l'écart de prix entre les véhicules électriques et thermiques

Faire le choix de l'électrique représente un coût d'investissement initial important. Le bonus écologique permet de le combler en partie dès l'acquisition du véhicule. Les autres dispositifs fiscaux sont eux lissés dans le temps, sur toute la période d'utilisation. Cependant, toutes les entreprises n'ont pas la capacité à amortir les coûts de possession sur une longue période et n'ont pas nécessairement une vision à long terme.

Les aides fiscales sont par ailleurs à relativiser. Par exemple, la taxe sur les véhicules de société dont les modèles électriques sont exonérés représente un coût médian de 45 euros par mois pour un véhicule thermique.

Autrement dit, l'avantage offert à l'électrique est de 540 euros par an, 1 620 euros sur 3 ans. Enfin, compte tenu des progrès technologiques observés notamment en matière d'autonomie, la plupart des entreprises renouvellent leurs véhicules électriques tous les 2 ou 3 ans, loin des périodes d'amortissement nécessaires à un coût total de possession positif, communément admis à 4 ou 5 ans de détention.

L'écosystème de la mobilité électrique demande donc un maintien temporaire du bonus écologique au niveau actuel pour 2020 afin de construire avec le Gouvernement une trajectoire réaliste de baisse du bonus.

Joseph Beretta, Président de l'Avere-France : *"Le contrat stratégique de filière et la loi d'orientation des mobilités ont inscrit une belle dynamique pour enclencher la transition vers la mobilité électrique. Tout l'écosystème s'est mobilisé autour de ces objectifs afin de les atteindre et en premier lieu celui de 2022 : collectivités, énergéticiens, installateurs, opérateurs de mobilité, équipementiers, gestionnaires de flottes, constructeurs..."*

Les annonces de rabot du bonus écologique remettent en cause tous les efforts déployés pour se mettre en ordre de bataille. Les effets d'une telle diminution sont clairement prévisibles. Nous sommes conscients que le bonus n'a pas vocation à être pérennisé à moyen terme, néanmoins, le niveau de soutien et sa trajectoire doivent être déterminés de façon concertée avec l'ensemble de l'écosystème. Les objectifs sont là, mettons ensemble les moyens en face !".

A propos de l'Avere-France – Association nationale pour le développement de la mobilité électrique



Pôle d'information, d'échanges et d'expertise, l'Avere-France est une association nationale créée en 1978 sous l'impulsion de la Commission Européenne. Sa vocation est de favoriser et promouvoir l'acquisition et l'utilisation des véhicules électriques et hybrides rechargeables, notamment en stimulant et accompagnant le déploiement de la mobilité électrique auprès des collectivités locales et des entreprises. Elle rassemble les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique, dans les domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif.