**Aides au *private leasing* de véhicules électriques**

**Pouvez-vous décrire les aides pour le ”*private leasing*” de véhicules électriques pour usage privé mises à disposition par l’État en France?**

**Quelles sortes d’aides et de subventions existe-t-il? Quand ont-elles été mises en place?**

En cas d’achat ou de location d’un véhicule non-polluant, **une prime à la conversion** peut être versée sous certaines conditions et lorsqu’en parallèle de cet achat ou location, un véhicule diesel ou essence d’une certaine ancienneté est mis à la casse. Le montant de cette aide varie en fonction du type de véhicule à faibles émissions acheté/loué (voiture électrique, voiture hybride/rechargeable, voiture thermique) et peut s’élever jusqu’à 5 000 euros.

Cette prime à la conversion date du décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014 instituant une aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants, qui a par la suite été inscrite dans le Code de l’énergie par le décret n° 2015-1823 du 30 décembre 2015.

Un **bonus écologique** peut également être perçu. Il s’agit d’une prime versée lors de l’achat ou de la location pour une durée d’au moins deux ans d’un véhicule à faibles émissions de CO2. Cette prime peut s’appliquer s’agissant d’un véhicule neuf, mais aussi d’occasion (sous conditions). Le montant de cette aide peut atteindre 6 000 euros, sans condition de revenus.

Ce dispositif du bonus-malus écologique a été créé par la loi de finances rectificative pour 2007 et précisé par un décret du 26 décembre 2007. Il est entré en vigueur le 1er janvier 2008

Si le bénéficiaire vit dans une Zone à faibles émissions (ZFE), d’autres aides peuvent s’appliquer. Dans la métropole du Grand Paris (qui englobe 131 communes, dont 67 engagées dans la ZFE ), **une aide supplémentaire dite « dispositif Métropole roule propre »** d’un montant de 6 000 euros peut être accordée sous réserve d’éligibilité. Cette subvention est en vigueur depuis le 14 décembre 2020.

Ces aides peuvent être cumulées et peuvent atteindre un montant total de 19 000 euros pour l’achat d’un véhicule propre neuf, et jusqu’à 12 000 euros pour l’achat d’un véhicule propre d’occasion.

En outre, pour le reste à charge des ménages les plus modestes et dans le cadre de la ZFE du Grand Paris, l’Etat peut accorder un **microcrédit** donnant accès à un prêt allant jusqu’à 5 000 € sur une durée de 5 ans.

**Quelles sont les règles et les conditions que l’on doit remplir pour bénéficier de ces subventions? Y a-t-il des limites?**

**Concernant la prime à la conversion**, celle-ci peut être versée sous certaines conditions et lorsqu’en parallèle de cet achat ou location, un véhicule diesel ou essence d’une certaine ancienneté est mis à la casse.

L’obtention de cette prime par les particuliers repose sur de nombreux critères portant aussi bien sur le type de véhicule (voiture particulière, véhicule utilitaire léger) et ses spécificités (véhicule électrique ou hybride rechargeable neuf ou d’occasion, autonomie, émissions de CO2, prix d’achat), mais également du niveau de vie du ménage dont le demandeur est issu (ménage très modeste ou ménage « gros rouleur », ménage modeste ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 euros, ou autre ménage). Pour comprendre comment s’appliquent et s’imbriquent ces différents critères, il est conseillé de consulter le site du Ministère de l’économie et des finances, qui synthétise ces données sous forme de tableau  : <https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/mesures/prime-conversion> (disponible en français) .

**Le bonus écologique** est destiné aux personnes majeures, domiciliées en France et qui souhaitent acheter un véhicule ou le louer pour une durée d'au moins 2 ans. Ce véhicule peut être une voiture particulière, une camionnette électrique ou hybride rechargeable et, depuis le 9 décembre 2020, le bonus écologique s’applique non seulement aux véhicules électriques neufs mais aussi d'occasion.

Dans le cas d’un véhicule neuf, pour bénéficier du bonus écologique, être une voiture électrique ou hybride rechargeable, être immatriculé en France, ne pas être cédé pendant les six mois suivants l’achat ni avant d’avoir parcouru 6 000 km.

Pour un véhicule d’occasion, celui-ci doit avoir un taux d'émission de CO2 de 0 g/km (véhicule électrique), avoir été immatriculé pour la première fois depuis deux ans ou plus suivant la facturation ou le versement du premier loyer, être immatriculé en France dans une série définitive, ne pas appartenir à un membre du même foyer fiscal, ne pas être vendu dans les deux ans suivant la date de facturation ou de versement du premier loyer. S’il s’agit d’un véhicule d’occasion, le montant de ce bonus est de 1 000 euros.

Toutefois, s’il s’agit d’un véhicule neuf, le montant exact du bonus octroyé dépend du type de véhicule (voiture, camionnette) et de son prix d’achat. S’il s’agit d’un véhicule hybride rechargeable neuf de moins de 50 000 euros avec une autonomie supérieure à 50 kilomètres, le montant de ce bonus est de 1 000 euros. Dans le cas des véhicules neufs, si le bénéficiaire du bonus vit en outre-mer, cette aide est augmentée de 1 000 euros.

De nouveau, il est recommandé de consulter le tableau fourni par le Ministère de l’économie et des finances : <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/bonus-ecologique> (disponible en français).

Ces critères sont en vigueur depuis début juillet 2022 et le resteront jusqu’à fin décembre 2022.

**Le « dispositif Métropole roule propre »** s’adresse aux particuliers majeurs ayant leur résidence principale dans une des 131 communes de la métropole du Grand Paris et souhaitant remplacer leur ancien véhicule par un véhicule à faible émission.

Cette aide s’applique s’il s’agit d’un véhicule diésel immatriculé avant le 1er janvier 2011 et si le demandeur a un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 € sur l'avis d'impôt sur le revenu de l'année précédant l'acquisition ou la location du véhicule, ou immatriculé avant le 1er janvier 2006 dans les autres cas.

Elle s’applique aussi s’agissant d’un véhicule essence immatriculé avant le 1er janvier 2006 et si le demandeur a un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 € sur l'avis d'impôt sur le revenu de l'année précédant l'acquisition ou la location du véhicule, ou immatriculé avant le 1er janvier 1997 dans les autres cas.

Le véhicule de remplacement peut être neuf ou d’occasion, faire l’objet d’une acquisition ou d’un contrat de location d'une durée supérieure ou égale à deux ans et doit être immatriculé en France dans une série définitive.

Pour être éligibles, les demandes d’aides doivent être formulées à compter du 1er juillet 2021 et au plus tard dans les six mois suivant la date de facturation du véhicule ou, dans le cas d’une location, de versement du premier loyer.

Concernant le montant de la subvention, celui-ci obéit aux règles établies à l’article 3 du Règlement[[1]](#footnote-1) qui dispose :

*« Le montant de l’aide prévue est déterminé selon les cas :*

*Pour la destruction d’un ancien véhicule mentionné au a) de l’article 2 et son remplacement par un véhicule dit « propre » :*

*a) L’aide est plafonnée à 6 000 € TTC, dans la limite de 80% du prix d’achat du nouveau véhicule, hors options et aides de l’Etat déduites, si le véhicule est acquis ou loué par une personne*

*physique dont le RFR/Part est compris entre 0 et 6 300 € ;*

*b) L’aide est plafonnée à 5 000 € TTC, dans la limite de 80% du prix d’achat du nouveau véhicule, hors options et aides de l’Etat déduites, si le véhicule est acquis ou loué par une personne*

*physique dont le RFR/Part est compris entre 6 301 € et 13 489 € ;*

*c) L’aide est plafonnée à 3 000 € TTC, dans la limite de 50% du prix d’achat du nouveau véhicule, hors options et aides de l’Etat déduites, si le véhicule est acquis ou loué par une personne physique dont le RFR/Part est compris entre 13 490 € et 35 052 € ;*

*d) L’aide est plafonnée à 1 500 € TTC, dans la limite de 50% du prix d’achat du nouveau véhicule, hors options et aides de l’Etat déduites, si le véhicule est acquis ou loué par une personne physique dont le RFR/Part est supérieur à 35 052 €.*»

Enfin, outre ces critères, le **microcrédit** pouvant y être associé est destiné exclusivement aux ménages « très modestes ».

**Combien de personnes ont bénéficié de ces subventions depuis qu’elles ont été mises à disposition des français?**

Sur une période de cinq ans, environ un million de primes à la conversion ont été versées.

Plus précisément, selon le baromètre de l’action publique, ce sont 1 401 126 de primes et bonus qui ont été versés depuis leur mise en place[[2]](#footnote-2).

A titre d’exemple, en 2021, 114 737 primes à la conversion et environ 264 000 bonus écologiques ont été versés [[3]](#footnote-3).

**Quel est le budget pour ces aides/subventions financières pour le *leasing* et de quelles façons l’État assure le financement des subventions?**

**Le financement de ces aides et subvention se fait au moyens lois de finances.** Jusqu’en 2018, les dépenses et l’attribution des aides versées dans le cadre du *leasing* (prime à la conversion et bonus écologique) figuraient sur le compte d'affectation spéciale (CAS) « Aide à l'acquisition de véhicules propres ». Depuis 2020, ce CAS a été supprimé et les aides à l'acquisition de véhicules propres sont désormais portées par **l'action 03 du programme 174 « Énergie, climat et après-mines » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables »**. En 2021 et en 2022 une partie des crédits consacrés à ces deux dispositifs est aussi retracée au sein de **l'action 07 « Infrastructures et mobilités vertes » de la mission « Plan de relance »**.

Le budget attribué à ces aides est donc scindé entre ces deux missions, ce qui n’en favorise pas la lisibilité, comme le souligne le Sénat. Il relève également que les documents budgétaires ne permettent pas de distinguer les crédits accordés dans le cadre du plan de relance entre le bonus et la prime à la conversion[[4]](#footnote-4).

Pour ce qui est du Plan de relance (de 100 milliards d’euros, dont 40 milliards de contributions européennes), celui-ci est notamment financé par la troisième loi de finances rectificative pour les moyens engagés en 2020, le projet de loi de finances pour 2021 et le programme d’investissement d’avenir (PIA4), le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2021, des mesures de simplification réglementaires ou législatives.

Concernant le programme 174 « Énergie, climat et après-mines », le Projet de loi de finances pour 2022 :« Écologie, développement et mobilité durables » prévoyait environ 3,6 milliards d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et 3,2 milliards d'euros de crédits de paiement (CP)[[5]](#footnote-5).

Il est donc difficile de retracer exactement la source de financement et le budget de ces aides accordées dans le cadre du *leasing*.

Toutefois, et toujours selon la commission des finances du Sénat, en additionnant les crédits prévus sur le programme 174 de la mission « Écologie » et les crédits retracés au sein de la mission « Plan de relance », les aides à l'acquisition de véhicules propres étaient estimées à 1 124 millions d'euros en 2021 et 993 millions d'euros en 2022, soit une diminution de 11,7 %. En 2022, 506 millions d'euros sont prévus par l'action 03 du programme 174, auxquels s'ajoutent 487 millions d'euros prévus par le plan de relance.

ENGLISH :

**Subsidies and aids for private leasing of electric vehicles**

**Can you describe the subsidies for private leasing of electric vehicles for private use made available by the State in France? What kind of aids and subsidies are there? When were they introduced?**

If you buy or lease a low-emission vehicle, a **conversion premium/allowance** can be paid under certain conditions and if, in parallel with the purchase or lease, a diesel or petrol vehicle of a certain age is scrapped. The amount of this aid varies according to the type of low-emission vehicle purchased/leased (electric car, hybrid/chargeable car, combustion car) and can be up to 5,000 euros. This conversion bonus dates from Decree No. 2014-1672 of 30 December 2014 instituting aid for the acquisition and leasing of low-emission vehicles, which was subsequently included in the Energy Code by Decree No. 2015-1823 of 30 December 2015.

An **ecological bonus** can also be received. This is a bonus paid when a low-carbon vehicle is purchased or leased for at least two years. This bonus can be applied to a new vehicle, but also to a second-hand vehicle (subject to conditions). The amount of this aid can be up to 6,000 euros, with no income requirement. This ecological bonus-malus scheme was created by the amended finance law for 2007 and specified by a decree of 26 December 2007. It came into force on 1 January 2008

If the beneficiary lives in a **Low Emission Zone (LEZ),** other aid may apply. In the Greater Paris metropolitan area (which includes 131 municipalities, 67 of which are involved in the LEZ), an additional grant of 6,000 euros, known as the **"clean driving metropolis" scheme**, may be granted subject to eligibility. This grant has been in force since 14 December 2020.

These aids can be cumulated and can reach a total amount of 19,000 euros for the purchase of a new clean vehicle, and up to 12,000 euros for the purchase of a used clean vehicle.

In addition, for the remaining costs of the most modest households and within the framework of the Greater Paris LEZ, the State can grant a **microcredit** giving access to a loan of up to €5,000 over a period of 5 years.

**What are the rules and conditions that need to be met in order to benefit from these grants? Are there any limits?**

The **conversion premium** can be paid under certain conditions and when a diesel or petrol vehicle of a certain age is scrapped at the same time as the purchase or rental.

The grant is based on a number of criteria relating to the type of vehicle (passenger car, light commercial vehicle) and its specific features (new or used, electric or rechargeable hybrid vehicle, range, CO2 emissions, purchase price), but also on the standard of living of the applicant's household (very low-income households or households that use their car a lot, low-income households with a reference tax income per unit of less than or equal to €13,489, or other households). To understand how these different criteria apply and fit together, it is advisable to consult the website of the Ministry of the Economy and Finance, which summarises the data in the form of a table: <https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/mesures/prime-conversion> (available in French).

The **ecological bonus** is intended for people of legal age, domiciled in France, who wish to purchase a vehicle or lease it for a period of at least two years. This vehicle can be a private car, an electric van or a rechargeable hybrid and, since 9 December 2020, the ecological bonus applies not only to new but also to second-hand electric vehicles.

In the case of a new vehicle, in order to benefit from the ecological bonus, it must be an electric or rechargeable hybrid car, be registered in France, and not be sold during the six months following the purchase or before it has covered 6,000 km.

For a second-hand vehicle, it must have a CO2 emission rate of 0 g/km (electric vehicle), have been registered for the first time for two years or more following invoicing or payment of the first rent, be registered in France in a definitive series, not belong to a member of the same tax household, and not be sold within two years of the date of invoicing or payment of the first rent. If it is a second-hand vehicle, the amount of this bonus is 1,000 euros.

However, if it is a new vehicle, the exact amount of the bonus granted depends on the type of vehicle (car, van) and its purchase price. If it is a new rechargeable hybrid vehicle costing less than 50,000 euros with a range of more than 50 kilometres, the amount of the bonus is 1,000 euros. In the case of new vehicles, if the recipient of the bonus lives overseas, this aid is increased by 1,000 euros.

Again, it is recommended to consult the table provided by the Ministry of Economy and Finance: <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/bonus-ecologique> (available in French).

These criteria have been in force since the beginning of July 2022 and will remain in force until the end of December 2022.

The **"clean driving metropolis" scheme** is aimed at private individuals of legal age whose main residence is in one of the 131 communes of the Greater Paris metropolitan area and who wish to replace their old vehicle with a low-emission vehicle.

This aid applies if the vehicle is a diesel vehicle registered before 1 January 2011 and if the applicant's taxable income per unit is less than or equal to €13,489 on the income tax notice for the year preceding the acquisition or lease of the vehicle, or registered before 1 January 2006 in other cases.

It also applies to petrol vehicles registered before 1 January 2006 and if the applicant has a reference tax income per unit of less than or equal to €13,489 on the income tax notice for the year preceding the acquisition or lease of the vehicle, or registered before 1 January 1997 in other cases.

The replacement vehicle may be new or second-hand, be acquired or leased for a period of two years or more and must be registered in France in a definitive series.

To be eligible, applications for aid must be made from 1 July 2021 and at the latest within six months of the date of invoicing of the vehicle or, in the case of a lease, of payment of the first rent.

The amount of the grant is governed by the rules set out in Article 3 of the Regulation[[6]](#footnote-6), which states the following :

*"The amount of aid provided shall be determined according to the case:*

*For the destruction of an old vehicle mentioned in Article 2 a) and its replacement by a so-called "clean" vehicle:*

*a) The aid is capped at €6,000 including tax, up to 80% of the purchase price of the new vehicle, excluding options and State aid deducted, if the vehicle is acquired or leased by an individual whose*

*6,300;*

*b) The aid is capped at €5,000 including tax, up to 80% of the purchase price of the new vehicle, excluding options and State aid deducted, if the vehicle is acquired or leased by a natural person whose*

*natural person with an income per capita of between €6,301 and €13,489;*

*c) The aid is capped at €3,000 including tax, up to 50% of the purchase price of the new vehicle, excluding options and State aid deducted, if the vehicle is acquired or leased by a natural person whose income per share is between €13,490 and €35,052;*

*d) The aid is capped at €1,500 including tax, within the limit of 50% of the purchase price of the new vehicle, excluding options and State aid deducted, if the vehicle is acquired or leased by a natural person whose income/share exceeds €35,052". .*

Finally, in addition to these criteria, the **microcredit** that may be associated with it is intended exclusively for "very modest" households.

**How many people have benefited from these subsidies since they were made available to the French?**

Over a five-year period, approximately one million conversion bonuses have been paid out.

More precisely, according to the barometer of public action, 1,401,126 premiums and bonuses have been paid out since their introduction[[7]](#footnote-7).

For example, in 2021, 114,737 conversion premiums and approximately 264,000 ecological bonuses were paid out[[8]](#footnote-8).

**In particular, what is the budget for these financial aids/subsidies for leasing and in what ways does the state provide funding for the subsidies?**

**The financing of these aids and subsidies is done through the finance laws**. Until 2018, the expenditure and allocation of aid paid in the context of leasing (conversion premium and ecological bonus) were included in the special allocation account (CAS) "Aid for the acquisition of clean vehicles". Since 2020, this CAS has been abolished and aid for the acquisition of clean vehicles is now covered by **action 03 of programme 174 "Energy, climate and post-mining" of the "Ecology, sustainable development and mobility" mission**. In 2021 and 2022, part of the credits devoted to these two schemes will also be included in **Action 07 'Green infrastructure and mobility' of the 'Recovery plan' mission**.

The budget allocated to these aids is therefore split between these two missions, which does not make it easy to read, as the Senate points out. It also points out that the budget documents do not make it possible to distinguish the credits granted under the recovery plan between the bonus and the conversion premium[[9]](#footnote-9).

As regards the Recovery Plan (of 100 billion euros, including 40 billion euros of European contributions), it is financed in particular by the third amending finance law for the resources committed in 2020, the finance bill for 2021 and the future investment programme (PIA4), the social security finance bill for 2021, and regulatory or legislative simplification measures.

Concerning programme 174 'Energy, climate and post-mining', the Finance Bill for 2022: 'Ecology, sustainable development and mobility' provided for approximately 3.6 billion euros in commitment authorisations (CA) and 3.2 billion euros in payment credits (PC)[[10]](#footnote-10).

It is therefore difficult to trace exactly the source of funding and the budget for these leasing aids.

However, and still according to the Senate Finance Committee, by adding together the appropriations provided for in programme 174 of the 'Ecology' mission and the appropriations tracked within the 'Recovery Plan' mission, aid for the acquisition of clean vehicles was estimated at 1 124 million euros in 2021 and 993 million euros in 2022, i.e. a decrease of 11.7%. In 2022, 506 million euros are planned by action 03 of programme 174, to which 487 million euros are added by the recovery plan.

1. REGLEMENT D’ATTRIBUTION DE LA SUBVENTION DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS POUR L’ACQUISITION D’UN VEHICULE PROPRE « Métropole Roule Propre ! » dans le cadre du « Guichet Unique » des aides avec l’Etat

   En vigueur à compter du 1er juillet 2021 ( <https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2021-07/VOITURES%20règlement%201er%20juillet%202021.pdf> ) [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.gouvernement.fr/les-actions-du-gouvernement/resultats> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.lesechos.fr/politique-societe/societe/1-million-de-primes-a-la-conversion-des-voitures-versees-sur-le-quinquennat-1392881> [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://www.senat.fr/rap/l21-163-311-1/l21-163-311-115.html#fnref25> (en français). [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://www.senat.fr/rap/l21-163-311-1/l21-163-311-11.html> (en français). [↑](#footnote-ref-5)
6. REGLEMENT D’ATTRIBUTION DE LA SUBVENTION DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS POUR L’ACQUISITION D’UN VEHICULE PROPRE « Métropole Roule Propre ! » dans le cadre du « Guichet Unique » des aides avec l’Etat

   En vigueur à compter du 1er juillet 2021 ( <https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2021-07/VOITURES%20règlement%201er%20juillet%202021.pdf> ) (available in French). [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.gouvernement.fr/les-actions-du-gouvernement/resultats> [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://www.lesechos.fr/politique-societe/societe/1-million-de-primes-a-la-conversion-des-voitures-versees-sur-le-quinquennat-1392881> [↑](#footnote-ref-8)
9. <http://www.senat.fr/rap/l21-163-311-1/l21-163-311-115.html#fnref25> (in French). [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://www.senat.fr/rap/l21-163-311-1/l21-163-311-11.html> (in French). [↑](#footnote-ref-10)