

Compte d'affectation spéciale
« Aides à l'acquisition de véhicules
propres »

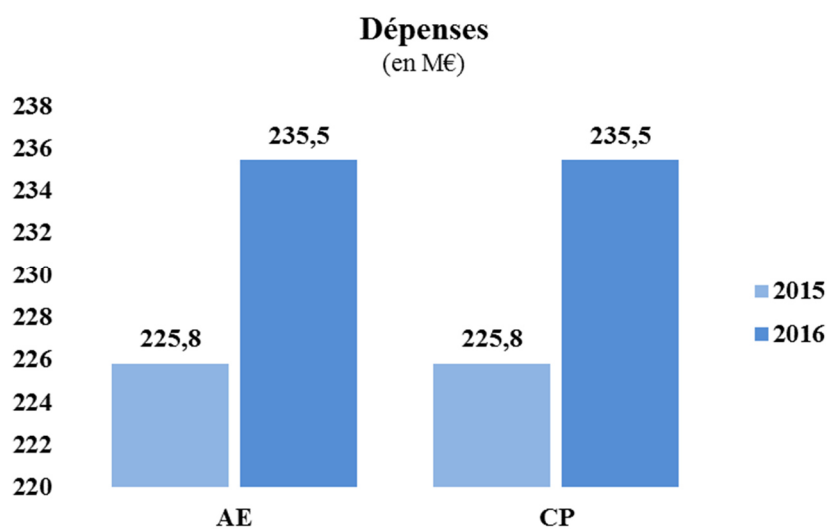
Note d'analyse de l'exécution budgétaire

2016

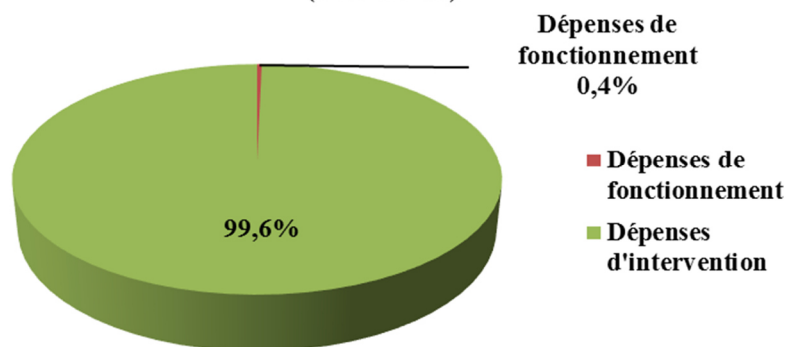
Aides à l'acquisition de véhicules propres

Programme 791 – Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres

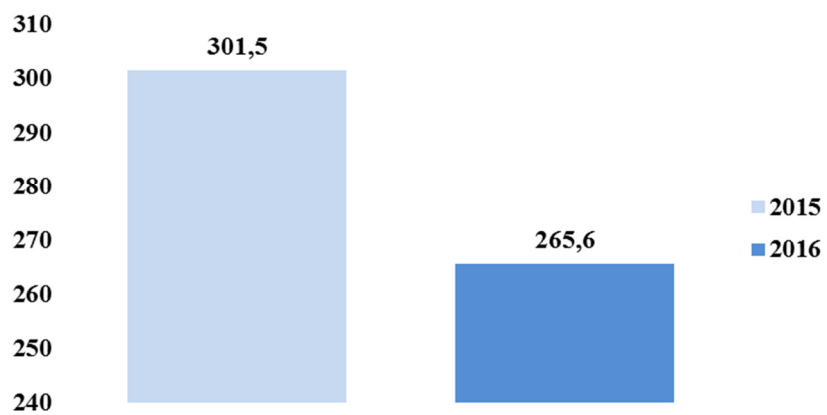
Programme 792 – Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants

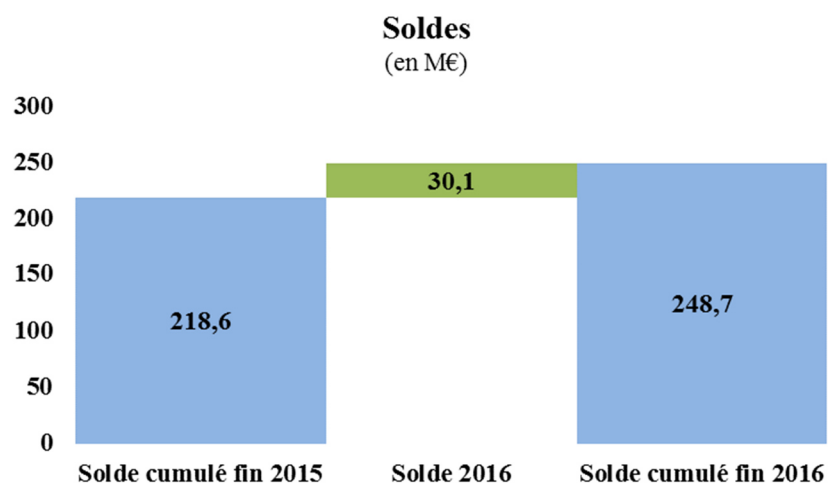


Répartition de la dépense (en % des CP)



Recettes (en M€)





Synthèse

Le compte d'affectation spéciale *Aides à l'acquisition de véhicules propres* sert de support budgétaire au bonus-malus automobile. Ce dispositif propose des aides pour l'achat de véhicules émettant peu de CO₂ par km parcouru, qui sont financées par une taxe sur les véhicules dont les émissions de CO₂ dépassent un seuil donné.

Le CAS retrace en dépenses des contributions versées à l'Agence de services et de paiements (ASP) chargée du versement des bonus et primes à la conversion, et en recettes le produit du malus.

Les principales données du CAS

En 2016, 235,45 M€ ont été versés par le CAS, ce qui représente 86 % des crédits ouverts. Les recettes issues du malus ont été de 265,6 M€, conformément au montant prévisionnel indiqué en loi de finances initiale.

Le solde d'exécution budgétaire du CAS est de 37,55 M€ ; au 31 décembre 2016 le solde comptable cumulé est de 248,7 M€.

Les principales observations

Aucune irrégularité n'est constatée dans la gestion du CAS en 2016.

Les versements du CAS à l'ASP ont contribué au paiement de 247,4 M€ d'aides, soit une hausse de 23 % par rapport à 2015. Le montant des bonus est inférieur de 10 % au montant prévisionnel, en raison de ventes de véhicules électriques plus faibles qu'attendu. La prime à la conversion accompagnant l'achat d'un véhicule électrique a rencontré un grand succès ; en revanche, comme en 2015, la prime à la conversion pour les véhicules thermiques, sous condition de ressources, est un échec.

La progression prévisible des ventes de véhicules électriques dans les prochaines années pose la question de la soutenabilité du dispositif à moyen terme.

Les recommandations de la Cour

Le suivi des recommandations formulées au titre de la gestion 2015

En raison des incertitudes liées à l'adoption en déséquilibre du CAS en LFI 2016 et des difficultés d'anticipation du succès des primes à la conversion, la Cour avait recommandé de financer tout déséquilibre éventuel en 2016 de manière régulière, transparente et conforme à l'article 21 de la LOLF. Les dépenses ayant été bien inférieures aux prévisions, aucune ressource supplémentaire n'a été nécessaire.

Les recommandations formulées au titre de la gestion 2016

1. Définir un nouvel indicateur de performance pour les programmes 791 et 792.

Sommaire

Introduction.....	8
1. LES RESULTATS DE L'EXERCICE	11
1.1 Le solde	11
1.2 L'exécution des recettes	11
1.3 L'exécution des dépenses.....	13
1.4 La soutenabilité à court et moyen terme.....	14
2. LES GRANDES COMPOSANTES DE LA DEPENSE.....	16
2.1 Les dépenses d'intervention : aides à l'acquisition d'un véhicule propre.....	16
2.2 Les dépenses de fonctionnement : frais de gestion versés à l'ASP.....	19
3. LA QUALITE DE LA GESTION.....	20
3.1 La conformité aux principes et règles de la LOLF.....	20
3.2 La démarche de performance	20
4. LES RECOMMANDATIONS DE LA COUR.....	21
4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2015...	21
4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2016	21

Introduction

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un objectif de réduction de la moyenne des émissions du parc automobile a été fixé : de 176 g CO₂ / km en 2006 à 120 g CO₂ / km à l'horizon 2020¹. Par ailleurs, des objectifs communautaires ont été définis concernant les émissions des véhicules neufs : 130 g CO₂ / km en 2015 et 95 g à partir de 2021².

Le dispositif dit « bonus-malus automobile » doit contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Il vise à :

- inciter les acheteurs de véhicules à privilégier les véhicules à faible émission de CO₂ et favoriser ainsi la modification de la structure du parc automobile ;
- stimuler l'innovation technologique des constructeurs ;
- accélérer le renouvellement du parc automobile afin de retirer du parc les véhicules diesel les plus anciens qui sont les plus polluants.

1 - Un dispositif combinant incitation financière et fiscalité écologique

a) un bonus pour l'acquisition de véhicules propres, assorti d'une prime à la conversion pour la destruction d'un véhicule diesel ancien³

Le montant du bonus varie selon le taux d'émission de CO₂ et le type de véhicule, avec un maximum de 6300 € en 2016 (cf. annexe 1).

Depuis la mise en place de ce dispositif, sa logique a évolué. Le dispositif initial reposait sur un équilibre entre les véhicules bénéficiant d'un bonus, ceux soumis au malus et ceux n'ayant ni bonus ni malus. Le choix est désormais de concentrer les bonus sur une toute petite partie des véhicules neufs présentant les meilleures performances en termes d'émissions de CO₂ : les véhicules électriques et hybrides.

En 2016, le barème du bonus a été à nouveau resserré. Le bonus pour les véhicules électriques demeure identique, mais celui pour les véhicules hybrides est limité à 750-1000 € (2000-4000 € en 2015). Par

¹ Article 13 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

² Règlement (CE) n° 443/2009 modifié. Les niveaux fixés ne correspondent pas à un objectif d'émission par pays mais à un objectif moyen fixé aux constructeurs.

³ Ces aides sont définies par les dispositions D. 251-1 à D. 251-13 du code de l'énergie qui ont remplacé en janvier 2016 le décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014.

ailleurs, les véhicules hybrides utilisant le diesel sont désormais exclus du dispositif (ces véhicules ont représenté 11,7 % des bonus versés pour des véhicules hybrides en 2015).

La prime à la conversion, qui a remplacé le super-bonus au 1^{er} avril 2015, est accordée lorsque l'achat d'un véhicule émettant peu de CO₂ s'accompagne du retrait de la circulation, à des fins de destruction, d'un véhicule diesel immatriculé avant le 1^{er} janvier 2006. Les conditions d'attribution de cette aide ont été en partie élargies en 2016 au vu du très faible recours à ce dispositif en 2015 :

- le véhicule diesel remis pour destruction doit avoir fait l'objet d'une première immatriculation avant le 1^{er} janvier 2006 contre 2001 auparavant ;
- la prime, sous condition de ressources, pour l'achat d'un véhicule thermique (hors diesel) de norme Euro 6 émettant moins de 110 g de CO₂/km passe de 500 € à 1000 € ;
- une nouvelle prime de 500 €, sous condition de ressources, est créée pour l'achat d'un véhicule thermique (hors diesel) d'occasion de norme Euro 5 émettant moins de 110 g de CO₂/km ;

Le versement des bonus et primes à la conversion est assuré par l'Agence de services et de paiement (ASP)⁴.

b) un malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes, ainsi qu'une taxe annuelle pour certains modèles

L'article 1011 bis du CGI prévoit une taxe additionnelle perçue sur le certificat d'immatriculation des véhicules dont les émissions en CO₂ dépassent 130 g/km. Le montant de la taxe s'échelonne de 150 € à 8000 € en 2016. Le barème est inchangé de 2014 à 2016. Des réductions ou exonérations sont prévues pour les familles nombreuses et les personnes handicapées ou invalides.

Par ailleurs, il existe une taxe annuelle de 160 € due pour la détention des véhicules émettant plus de 190 g (art. 1011 ter du CGI).

⁴ L'ASP intervient, moyennant le paiement de frais de gestion, comme prestataire de services pour le compte de l'État, selon la convention relative à la gestion de l'aide à l'acquisition de véhicules propres du 27 mars et l'avenant n° 2 du 24 octobre 2016.

2 - Un CAS assure le financement du dispositif

Le suivi budgétaire du dispositif est assuré par le compte d'affectation spéciale *Aides à l'acquisition de véhicules propres*. Celui-ci retrace :

- en recettes : le produit du malus payé lors de l'achat d'un véhicule fortement émetteur de CO₂. En revanche, le produit de la taxe annuelle n'est pas affecté au CAS.

- en dépenses : des contributions versées à l'ASP pour le financement des aides à l'acquisition de véhicules propres.

Ce CAS est rattaché au ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (MEEM). Il comprend deux programmes dont le responsable est le directeur général de l'énergie et du climat :

- programme 791 - *Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres*, pour le financement du bonus. 236 M€ étaient inscrits en LFI pour 2016.

- programme 792 - *Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants*, qui finance les primes à la conversion. 60 M€ étaient prévus en LFI pour 2016.

3 - Un dispositif désormais excédentaire après avoir connu des difficultés récurrentes d'équilibre budgétaire

Le dispositif du bonus-malus, initialement créé pour une durée de cinq ans (2008-2012), a été prolongé lors du plan de soutien à la filière automobile de juillet 2012 jusqu'à fin 2014 puis à nouveau prolongé sans date limite par le décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014.

Les premières années, le dispositif du bonus-malus avait été fortement déséquilibré. Depuis 2014, il est devenu excédentaire.

1. LES RESULTATS DE L'EXERCICE

1.1 Le solde

A la suite d'amendements gouvernementaux, les crédits affectés au CAS ont été augmentés de 1 000 € sur le programme 791⁵ et de 30 M€ sur le programme 792⁶. Comme la prévision de recettes du PLF n'a pas été modifiée, le CAS a été adopté en présentant un solde négatif de 30 M€.

Toutefois, en raison de dépenses inférieures aux prévisions, aucun déséquilibre n'est apparu. Le solde de recettes (malus – versement à l'ASP) est de 30 M€ (hors report). Le solde d'exécution budgétaire (AE et CP non consommés) est de 37,55 M€ (23,3 M€ en 2015). Il aurait été de 67,55 M€ sans les annulations de crédits intervenues en fin d'année.

Le solde comptable cumulé (trésorerie) au 31 décembre 2016 est de 248,7 M€ (218,6 M€ en 2015).

1.2 L'exécution des recettes

Tableau n° 1 : Synthèse des recettes du malus

	2015			2016			2017
	Prévu	Réalisé	Variation	Prévu	Réalisé	Variation	Prévu
Montant malus (M€)	242,15	301,5	24,5 %	266	265,6	-0,2 %	347 M€
Nombre contributeurs *	266 298	306 366*	15 %		230 828*		283 750
Malus moyen (€) **	909	984	8 %		1151		1223

Source : PAP et DGEC

* hors véhicules importés

** données indicatives car le périmètre du montant du malus et celui des contributeurs varient légèrement.

⁵ Amendement gouvernemental n° 242 adopté après la commission mixte paritaire. L'exposé sommaire indique que cette majoration répond à un souhait exprimé par la commission des finances du Sénat.

⁶ Amendement gouvernemental adopté en 1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale. L'exposé sommaire explique que ces crédits supplémentaires sont liés à l'extension du périmètre des bénéficiaires de la prime de conversion, conformément à l'engagement pris par le Gouvernement à l'issue des débats portant sur la première partie du PLF.

En 2016, les recettes du malus s'élèvent à 265,6 M€. Contrairement aux années précédentes, le montant collecté correspond aux prévisions présentées en LFI.

Le barème du malus 2016 était le même que celui de 2014 et 2015. Par rapport à 2015, les recettes du malus sont en baisse de 12 % (-36 M€).

La part des achats de voitures affectées d'un malus est de 11,6 % en 2016, soit une baisse de 2 points par rapport à 2015.

Une affectation du malus pour l'essentiel sur le CAS

Le CAS ne perçoit pas l'ensemble des recettes liées au dispositif : les recettes générées par la taxe annuelle sur les véhicules les plus polluants (art.1011 ter CGI) sont affectées au budget général. Elles ont été de 11,27 M€ en 2016 (7,88 M€ en 2015).

De plus, les exonérations de malus sont retracées dans d'autres véhicules budgétaires :

- Les réductions de malus accordées aux familles nombreuses⁷ se sont élevées à 3,22 M€ en 2016 (4,42 M€ en 2015). Ces dépenses sont imputées sur le programme 200 *Remboursements et dégrèvements* et ne viennent donc pas diminuer le produit de la taxe affectée au CAS.

- Les exonérations de malus (à l'achat et annuel) accordées aux véhicules destinées aux personnes handicapées ou invalides sont comptabilisées en dépenses fiscales sur le programme 157 *Handicap et dépendance* de la mission *Solidarité, insertion et égalité des chances*. Leur montant, a priori limité, n'est pas connu précisément.

Le Gouvernement avait fait voter en première lecture à l'Assemblée nationale un amendement au PLF 2016⁸ visant à augmenter la fiscalité sur le diesel, en indiquant qu'une partie des recettes supplémentaires financeraient le renforcement de la prime à la conversion. Aucun dispositif n'a traduit budgétairement cette annonce en 2016.

⁷ Les familles ayant trois enfants ou plus peuvent bénéficier d'une réduction du malus pour l'achat d'un véhicule par foyer. Pour la détermination du tarif du malus, le taux d'émission du véhicule est diminué de 20 grammes par enfant à charge. Lors de l'achat du véhicule, les familles nombreuses s'acquittent du malus selon le taux normal et adressent ensuite une demande de remboursement à leur centre des impôts de la différence entre le montant de la taxe acquittée et le montant de la taxe effectivement dû après application de la réduction.

⁸ Amendement n° I-818 déposé le 15 octobre 2015

1.3 L'exécution des dépenses

Tableau n° 2 : Synthèse de l'exécution 2016

En M€	Programme 791	Programme 792	Total CAS
	Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres	Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants	
	AE=CP	AE=CP	AE=CP
LFI	236	60	296
LFR		-30	
Autres mouvements de crédits <i>Reports</i>		7	7
Total des crédits disponibles	236	37	273
Crédits consommés	207,45	28	235,45

Source : DGEC

Le total des crédits disponibles en 2016 est inférieur au montant des crédits votés en LFI. Cette différence provient des mouvements de crédits intervenus en cours d'année. D'une part, le programme 792 a bénéficié d'un report partiel du solde de 2015 de 7 M€⁹. D'autre part, la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016 a donné lieu à l'annulation de 30 M€ de crédits sur le programme 792.

Tableau n° 3 : Crédits initiaux et consommés 2014-2017

En M€	LFI 2014	Exécution 2014	LFI 2015	Exécution 2015	LFI 2016	Exécution 2016	LFI 2017
P. 791	268,3	192,77	214,15	204,45	236	207,45	320
P. 792	1,6	0,9	28	21,39	60	28	27
CAS	269,9	193,67	242,15	225,84	296	235,45	347

Source : DGEC

⁹ Arrêté du 18 mars 2016 portant report de crédits

En 2016, 235,45 M€ ont été versés par le CAS *Aides à l'acquisition de véhicules propres* à l'ASP pour contribuer au financement du bonus et des primes de conversion. Cela représente une augmentation de 4 % par rapport à 2015.

Le ratio de consommation des crédits votés est en baisse en 2016 (80 %) par rapport à 2015 (93 %). Il est particulièrement bas pour le programme 792 (47 %). Les résultats sont meilleurs si on prend comme référence les crédits disponibles (respectivement 86 % et 76 %).

1.4 La soutenabilité à court et moyen terme

Dans la LFI 2017, le montant des crédits ouverts au niveau du CAS est de 347 M€. Cela représente une hausse de 47 % par rapport à l'exécution 2016.

L'augmentation est particulièrement forte pour le programme 791. Les crédits prévus pour financer les bonus en 2017 sont bien supérieurs tant aux crédits consommés sur le programme 791 en 2016 qu'au montant des bonus versés par l'ASP. L'écart dépasse la centaine de millions d'euros.

Le décret n°2016-1980 du 30 décembre 2016 a modifié les dispositifs d'aide :

- le bonus est supprimé pour les véhicules hybrides (non rechargeables)
- le bonus est étendu aux véhicules de catégorie L (motos, scooters, quads, petits véhicules à moteur de trois ou quatre roues) électriques, pour une aide pouvant atteindre 1000 € ;
- le montant du bonus pour les véhicules électriques baisse légèrement de 6300 à 6000 €. En contrepartie celui de la prime à la conversion passe de 3700 à 4000 € ;
- la prime à la conversion est étendue pour l'achat des camionnettes (le bonus leur était déjà applicable).

La forte augmentation des crédits prévus sur le 791, alors même que le champ du bonus se réduit en 2017, indique que le ministère de l'écologie anticipe une très forte progression des achats de véhicules électriques¹⁰. Pour faire face à cette hausse des dépenses prévisionnelles, le barème du malus a été durci en LFI 2017 : le seuil de déclenchement est abaissé de

¹⁰ Le PAP 2017 précise que les hypothèses de vente sont d'environ 52 000 véhicules électriques et 6000 véhicules hybrides rechargeables.

131 à 127 g de CO₂ par km et le tarif maximal est augmenté à 10 000 ; il est toutefois lissé pour éviter les effets de seuil.

Si l'équilibre du dispositif paraît *a priori* assuré pour 2017, la question du maintien à moyen terme d'une aide à l'acquisition d'un véhicule électrique selon les modalités actuelles doit être posée, vu la progression constante des achats de véhicules électriques.

La pertinence de la prolongation, de la modification, voire de la suppression de ces aides devrait être examinée, en prenant en compte également les implications budgétaires de ces choix : notamment la gestion du décalage de paiement des aides sur l'année suivante et le devenir du malus en cas de suppression du CAS.

Concernant le programme 792, les crédits alloués en 2017 sont à l'inverse inférieurs tant aux crédits consommés en 2016 qu'au montant d'aides versées par l'ASP (-8 M€). Vu l'hypothèse d'une forte augmentation des achats de véhicules électriques, s'ajoutant à une légère augmentation de la prime à la conversion pour ces véhicules, ce choix semble indiquer que le ministère considère que le nombre d'acheteurs potentiels de véhicules électriques propriétaires d'un vieux diesel est désormais réduit, après les bons résultats obtenus en 2016 sur ce profil d'acheteurs.

2. LES GRANDES COMPOSANTES DE LA DEPENSE

2.1 Les dépenses d'intervention : aides à l'acquisition d'un véhicule propre

En 2016, l'ASP a versé 247,4 M€ au titre du bonus et de la prime à la conversion. Ce montant est donc supérieur aux versements effectués par le CAS à l'ASP. Le surplus de dépenses a été financé par les réserves disponibles à l'ASP (cf. annexe 2).

Le montant des aides versées en 2016 représente une hausse de 23 % (+46 M€) par rapport à 2015 (201,75 M€). Il s'agit de dépenses de guichet, leur paiement étant de droit dès lors que le bénéficiaire potentiel remplit les critères d'éligibilité. Cela correspond à 76 481 dossiers d'aide en 2016, soit une baisse de 18 % par rapport à 2015.

Ces aides ne correspondent que partiellement aux ventes de véhicules réalisées en 2016. On observe un décalage entre le moment de la vente et celui du versement de l'aide par l'ASP : les concessionnaires et les particuliers bénéficient d'un délai de 6 mois pour soumettre leurs demandes d'aide et le traitement de cette demande peut prendre trois mois.

Tableau n° 4 : Répartition de la dépense pour les bonus (en M€)

		<i>Bonus versés en ...</i>			
		2015	2016 (prévision)	2016 (réalisé)	2017 (prévision)
<i>Bonus versés pour des achats réalisés en ...</i>	2015	150,5	48,1	54,7	
	2016 (prév)		192,2		59,1
	2016 (réel)			157,8	
	2017 (prév)				321,9
	Total	190,1	240,3	212,5	381

Source : DGEC

Pour cette raison, une partie des aides versées au premier semestre concerne des ventes de l'année précédente. 26 % du montant des bonus versés en 2016 correspondent à des achats réalisés en 2015 ; en 2015 le ratio était de 21 %. De façon symétrique, une partie des achats réalisés en 2016 bénéficieront d'aides financées sur des crédits ouverts pour 2017.

a) bonus

Tableau n° 5 : Synthèse sur les bonus en 2016

	Prévu	Réalisé	Variation
Montant bonus (M€)	236,9	212,5	-10,3 %
Nombre bénéficiaires	68 000	66 814	-1,7 %
Bonus moyen (€)	3 484	3 180	-8,7 %

Source : DGEC

Le montant des bonus versés par l'ASP en 2016 a été de 212,5 M€, soit un montant inférieur de 10 % au prévisionnel.

Le nombre total de véhicules bénéficiaires d'un bonus est conforme aux prévisions. Cependant la répartition des bonus entre catégories de véhicules ne correspond pas aux prévisions, ce qui explique les écarts sur le montant des aides versées.

Comme en 2015, l'écart entre le coût prévisionnel et le coût constaté provient principalement d'un niveau plus faible qu'attendu des ventes de véhicules électriques. À l'inverse, les ventes de véhicules hybrides ont entraîné une dépense bien plus élevée que prévu pour cette catégorie.

Tableau n° 6 : Répartition des bonus selon les émissions de CO₂/km

catégories du véhicule	Véhicules bénéficiaires			Coût des bonus (M€)		
	prev.*	réalisé	var.	prev.*	réalisé	var.
< 21 g	33 000	27 131	-18%	207,9	168,8	-19%
21-60 g	11 000	3 921	-64%	11	9,9	-10%
61-110 g hybride	24 000	35 752	49%	18	33,7	87%
TOTAL	68 000	66 804	-2%	236,9	212,5	-10%

Source : DGEC. Un léger écart existe entre les données consolidées et les données détaillées. La DGEC a interrogé l'ASP pour en comprendre l'origine. Cet écart minime n'a pas d'incidence sur l'analyse générale.

En 2016, la part des achats de véhicules ayant bénéficié d'un bonus est de 2,8 %, soit un niveau assez proche de celui de 2015 (3,2 %).

b) primes à la conversion

Tableau n° 7 : Synthèse sur les primes à la conversion en 2016

	Prévu	Réalisé	Variation
Montant (M€)	57,7	34,9	-40 %
Nombre bénéficiaires	54 100	9 666	-82 %

Source : DGEC

Comme en 2015, le nombre de primes à la conversion versées est très bas par rapport aux prévisions. L'écart entre le coût prévisionnel et le coût effectif de cette aide est également important, mais dans des proportions moindres. Cela s'explique par une répartition des aides en fonction des catégories de véhicules éloignée des hypothèses initiales.

Tableau n° 8 : Prime à la conversion selon les catégories de véhicules

catégories du véhicule acheté	véhicules bénéficiaires			coût des primes (M€)		
	prévu	Réalisé	var.	Prévu	Réalisé	var.
< 21 g	7 000	9298	33 %	25,9	34,4	33 %
21-60 g	1 100	112	-90 %	2,8	0,3	-89 %
61-110 g + Euro 6 [neuf]	6 000	217	-96 %	6	0,2	-100 %
< 110 g + Euro 6 [occasion]	6 000	21	-100 %	6	0,02	-100 %
< 110 g + Euro 5 [occasion]	34 000	4	-100 %	17	0,002	-100 %
TOTAL	54 100	9652	-82 %	57,7	34,9	-40 %

Source : DGEC. Un léger écart existe entre les données consolidées et les données détaillées. La DGEC a interrogé l'ASP pour en comprendre l'origine. Cet écart minime n'a pas d'incidence sur l'analyse générale.

Les primes à la conversion accompagnant l'achat d'un véhicule électrique ont été bien plus importantes qu'attendu. Un tiers des véhicules électriques ayant bénéficié du bonus ont également reçu une prime à la conversion, alors que le ratio prévisionnel était de 20 %.

En revanche, les primes à la conversion pour les véhicules hybrides rechargeables de même que les primes pour les véhicules thermiques sous conditions de ressources sont anecdotiques.

Ainsi, malgré l'élargissement des conditions d'accès à cette aide, la prime à la conversion est un échec, à l'exception notable de celle accompagnant l'achat d'un véhicule électrique.

2.2 Les dépenses de fonctionnement : frais de gestion versés à l'ASP

Le montant des frais de gestion est déterminé selon une grille tarifaire revue annuellement. Cette grille comprend des coûts fixes, pour le pilotage du dispositif ou la gestion de l'extranet, et des coûts qui varient en fonction du nombre de conventions signées avec les concessionnaires, de dossiers traités et de contrôles réalisés.

Les frais de gestion versés à l'ASP se sont élevés à 0,86 M€ en 2016, contre 0,45 M€ en 2015. Sur ce montant, 0,165 M€ correspondent aux frais de gestion dus pour le 2^{ème} semestre 2015. Comme cela était expliqué dans le rapport sur l'exécution 2015, le retard pris dans la négociation de la grille tarifaire a conduit à un report de charges sur 2016 proportionnellement plus important que les années précédentes.

Tableau n° 9 : Synthèse sur les frais de gestion payés à l'ASP

	Frais de gestion (€)	Aides versées (€)	Frais /aides (%)	Nombre dossiers gérés	Frais /dossier (€) ¹¹
2016	863 524	247 413 855	0,35 %	76 481	11,29
2015	453 766	201 750 408	0,22 %	93 199	4,87
2014	684 406	232 166 103	0,29 %	247 561	2,76
2013	1 687 594	329 054 175	0,51 %	567 794	2,97
Variation 2016/2015	90%	23%	55%	-18%	132%

Source : DGEC, calculs Cour des comptes

Conformément à la convention entre l'Etat et l'ASP, cette dernière réalise des contrôles sur les dossiers d'attribution d'aides. Sur 1121 contrôles, 85 ont donné lieu à déchéances partielles ou totales des droits.

¹¹ Ce ratio est calculé à titre indicatif. Le report d'une part plus importante des frais de gestion dus au titre de 2015, sur 2016 augmente artificiellement ce ratio en 2016.

3. LA QUALITE DE LA GESTION

3.1 La conformité aux principes et règles de la LOLF

Aucune irrégularité n'est constatée dans la gestion du CAS en 2016 : le compte n'est pas en déficit et il a été utilisé conformément à son objet.

3.2 La démarche de performance

Le CAS n'a plus qu'un seul indicateur de performance, rattaché au programme 791. Cet indicateur avait été modifié pour l'exercice 2015. L'indicateur du programme 792 a été supprimé pour l'exercice 2016.

Tableau n° 10 : Émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs

2012 (exé.)	2013 (exé.)	2014 (exé.)	2015 (prev.)	2015 (exé.)	2016 (prev.)	2016 (exé.)	2017 (prev.)
124	117	113	109	111,2	106	110,4	106

Source : PAP et DGEC

Le rythme de baisse des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs a sensiblement ralenti ces dernières années.

Vu la part de plus en plus faible des véhicules bénéficiant d'un bonus dans le total des ventes (2,8 % en 2016), le bonus ne peut avoir qu'une influence réduite sur cet indicateur. La question de la pertinence du rattachement de cet indicateur au programme 791 se pose donc. Le recentrage du bonus en 2017 sur les véhicules électriques aurait pu être l'occasion de retenir un nouvel indicateur de performance mesurant, par exemple, la progression de cette catégorie de véhicules dans les ventes de véhicules neufs. Par ailleurs, la répartition constatée en 2015 et 2016 des primes à la conversion conduit à penser que ces primes constitueraient en réalité plus une incitation complémentaire à l'achat d'un véhicule électrique qu'un encouragement à se défaire d'un véhicule diesel ancien.

Sous réserve d'analyse complémentaire, il est probable que le malus ait un impact plus important sur cet indicateur, en décourageant l'achat des véhicules émettant le plus de CO₂. Le PAP 2017 précise d'ailleurs que la modification du malus en 2017 devrait contribuer à la baisse de cet indicateur.

4. LES RECOMMANDATIONS DE LA COUR

4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2015

Dans son rapport précédent, la Cour avait recommandé de financer tout déséquilibre éventuel du CAS en 2016 de manière régulière et transparente conformément aux dispositions de l'article 21 de la LOLF. Des incertitudes existaient en effet en raison de l'adoption en déséquilibre du CAS en loi de finances initiale pour 2016 et des difficultés d'anticipation du succès des primes à la conversion.

Les dépenses ayant été bien inférieures à ce qui était prévu, aucune ressource supplémentaire n'a été nécessaire.

4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2016

1. Définir un nouvel indicateur de performance pour les programmes 791 et 792.

Annexe n° 1 : Barèmes du dispositif bonus-malus

Tableau n° 11 : Bonus [tout type motorisation] (€)

taux d'émission de CO ₂ (g/km)	2008	2009	2010	2011	1/1/12-31/7/12	1/8/12-31/10/13	1/11/13-31/12/14	2015	2016
Taux ≤ 20	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	7 000 [30 %]*	6 300 [27 %]*	6 300 [27 %]*	6 300 [27 %]*
20 < taux ≤ 50						5 000	4 000 [20 %]*	4 000 [20 %]*	1000**
50 < taux ≤ 60						3 500	4 500		
60 < taux ≤ 90	1 000	1 000	1 000	800	400	550	150	0	0
90 < taux ≤ 95			500	400	100	200			
95 < taux ≤ 100									
100 < taux ≤ 105	700	700	500	0	0	0	0	0	0
105 < taux ≤ 110									
110 < taux ≤ 115									
115 < taux ≤ 120	200	200	100	0	0	0	0	0	0
120 < taux ≤ 125									
125 < taux ≤ 130			0						

* montant maximal de l'aide exprimé en pourcentage du prix d'achat TTC, y compris le coût de location de la batterie le cas échéant

** à partir de 2016, les véhicules hybrides utilisant du diesel ne peuvent plus bénéficier du bonus.

Tableau n° 12 : Bonus pour les véhicules hybrides (non rechargeables) (€)

taux d'émission de CO ₂ (g/km)	2008	2009	2010	2011	1/1/12-31/7/12	1/8/12-31/10/13	1/11/13-31/12/14	2015**	2016**
60 < taux ≤ 110	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	4 000*	3 300*	2 000*	750***
110 < taux ≤ 130				0	0	0	0	0	0
130 < taux ≤ 135			0	0	0	0	0	0	0
135 < taux ≤ 140			0	0	0	0	0	0	0
Aide minimale (€)						2000 €	1650 €	1000 €	
Plafond (% prix*)						10 %	8,25 %	5 %	

* montant maximal dans la limite du plafond

** Condition supplémentaire depuis le 1^{er} janvier 2015 : le moteur électrique doit présenter une puissance maximale sur 30 minutes supérieure ou égale à 10 kilowatts.

*** à partir de 2016, les véhicules hybrides utilisant du diesel ne peuvent plus bénéficier du bonus.

Tableau n° 13 : Montant des primes à la conversion en 2016

Caractéristiques du véhicule acheté	Caractéristiques du véhicule retiré de la circulation	Autres conditions	Montant
véhicule neuf émettant moins de 20 g CO ₂ /km (véhicule électrique)	Véhicule diesel dont la première immatriculation est intervenue avant le 1 ^{er} janvier 2006	Ménage non imposable à l'IR	3700 €
véhicule neuf émettant entre 21 et 60 g CO ₂ /km (véhicule hybride rechargeable)			2500 €
véhicule neuf émettant entre 61 et 110 g CO ₂ /km et respectant la norme Euro 6			1000 €
véhicule d'occasion émettant moins de 110 g CO ₂ /km et respectant la norme Euro 6			1000 €
véhicule d'occasion émettant moins de 110 g CO ₂ /km et respectant la norme Euro 5			500 €

Par rapport 2015, la prime de conversion est élargie en 2016 pour les achats de véhicules émettant de 61 à 110 g de CO₂ :

- l'aide passe de 500 à 1000 € pour les véhicules Euro 6
- une nouvelle aide de 500 € est créée pour les véhicules Euro 5.

Elle s'applique pour les véhicules diesel recyclé immatriculé avant le 1^{er} janvier 2006 alors qu'elle était réservée aux véhicules immatriculés avant le 1/1/2001 en 2015. En revanche elle n'est désormais versée que si le véhicule acheté n'utilise pas une source d'énergie présentant du gazole

Tableau n° 14 : Taux du malus (€)

taux d'émission de CO ₂ (g/km)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014-2016														
taux ≤ 130	0	0	0	0	0	0	0														
131 ≤ taux ≤ 135							150														
136 ≤ taux ≤ 140						250															
141 ≤ taux ≤ 145					200	300	500														
146 ≤ taux ≤ 150						400	900														
151 ≤ taux ≤ 155					200	500	1 000	1 600													
156 ≤ taux ≤ 160					200	200	200	750	750	1 500	2 200										
161 ≤ taux ≤ 165	200	200	750	2 000			3 000														
166 ≤ taux ≤ 175										750	750	750	2 600	3 600							
176 ≤ taux ≤ 180	3 000	4 000																			
181 ≤ taux ≤ 185			1 300	5 000			6 500														
186 ≤ taux ≤ 190	2 300	6 000							8 000												
191 ≤ taux ≤ 195										2 300	6 000	8 000									
196 ≤ taux ≤ 200	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	2 600															
201 ≤ taux ≤ 230							1 600	1 600	1 600	1 600	2 600										
231 ≤ taux ≤ 235												1 600	1 600	1 600	1 600	2 600					
236 ≤ taux ≤ 240																	1 600	1 600	1 600	1 600	2 600
241 ≤ taux ≤ 245																					
246 ≤ taux ≤ 250	1 600	1 600	1 600	1 600	2 600																
250 < taux						2 600	2 600	2 600	2 600	2 600											

Annexe n° 2 : Récapitulatif des mouvements de crédits entre le CAS et l'ASP en 2016 (M€)

CAS véhicules propres

ASP

