

En quoi les taxes sur les véhicules peuvent-elles accélérer les ventes de voitures électriques ?

Février 2019

Résumé

À la suite de la transition de l'ancien test d'émissions du nouveau cycle européen de conduite (NEDC) vers la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) – qui fera augmenter les émissions officielles de CO₂ des véhicules –, de nombreux gouvernements de l'Union européenne envisagent de modifier leurs taxes automobiles. Les fabricants de voitures demandent que les gouvernements passent aux systèmes de taxations WLTP et augmentent les tranches fiscales d'au moins 20 % pour justifier les résultats des tests WLTP plus représentatifs, c'est-à-dire plus élevés. La France, l'Espagne, le Danemark et l'Australie ont déjà cédé à cette pression et convenu d'incorporer les corrections WLTP dans leurs systèmes fiscaux. Toutefois, la Commission européenne s'est aperçue que les fabricants automobiles manipulent et gonflent les tests WLTP. Pour éviter d'altérer les systèmes fiscaux et toute manipulation supplémentaire, les gouvernements doivent **continuer à baser les taxes sur les valeurs équivalentes NEDC jusqu'à 2021**. L'Italie et la Suède l'ont fait avec raison – et des pays tels que l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui sont encore en cours de réforme, devraient leur emboîter le pas et baser leurs taxes sur les valeurs équivalentes NEDC.

Les systèmes actuels de taxation automobile ont entraîné un système de transport dominé par les véhicules privés de forte cylindrée, ce qui contribue à la pollution, au changement climatique, à la congestion et la perte d'espace urbain. L'analyse de T&E, soutenue par le modèle de la Commission, montre que toutes les nouvelles voitures doivent être à émissions nulles – en grande partie électriques –, à partir du début des années 2030, pour s'inscrire dans les objectifs climatiques de Paris, et que leur nombre, tout comme les kilomètres parcourus, doivent être réduits afin de faire baisser la demande énergétique et rendre les villes propres et vivables.

Pour répondre à ces défis, une réforme globale des systèmes de taxation de véhicules est urgente. À l'horizon 2025, les fabricants automobiles devront vendre 15 à 20 % de voitures à émissions nulles et faibles pour répondre aux réglementations CO₂ ; les gouvernements devraient donc mettre en place des mesures pour aider l'industrie à atteindre cet objectif. Toutefois, distribuer des dons pour l'achat de véhicules électriques ne constitue pas une solution durable : sur la base des ventes attendues, cela coûterait aux gouvernements tels que la France ou l'Allemagne jusqu'à 3 milliards d'euros l'année à partir de 2025. La réforme fiscale doit être réalisée de manière socialement équitable, avec une approche économique intelligente, et faciliter la transition vers les solutions partagées et à émissions nulles.

Le marché et les conditions fiscales à travers les États membres de l'Union européenne sont très divers et différents systèmes ont été développés pendant des décennies pour prendre en compte les spécificités nationales. Ce rapport ne vise pas à présenter une solution universelle, mais souligne de très bonnes pratiques et idées pouvant être adoptées par les gouvernements pour

orienter le marché vers des voitures à émissions nulles et réduire la propriété de voitures, parmi lesquelles :

- Continuer à baser les systèmes de taxation des émissions de CO2 des véhicules sur les valeurs équivalent NEDC jusqu'à 2021.
- Si les **taxes sur les véhicules professionnels** sont critiquées à juste titre parce qu'elles encouragent la propriété privée de véhicule et qu'elles subventionnent l'industrie automobile, elles peuvent constituer un outil puissant pour réaliser la transition vers des véhicules neufs à faibles émissions. Les gouvernements doivent réduire les subventions pour les véhicules professionnels et déployer les systèmes pour accélérer l'adoption des voitures à émissions nulles sur le marché, comme on l'a fait avec les taux d'avantages en nature moindres aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, avec une augmentation drastique des taux en fonction des émissions de CO2 pour les autres voitures, si bien que tous les véhicules professionnels seront à émissions nulles à l'horizon 2030 au plus tard.
- **Taxes d'immatriculation et de circulation** des véhicules : il a été prouvé que les taxes fortement augmentées par les émissions de CO2, aussi connues sous le nom de **systèmes bonus-malus**, sont très efficaces pour faire réduire les émissions des flottes et contrer la hausse des émissions de CO2 du transport. Elles constituent également une manière plus durable d'encourager les ventes de voitures électriques que les dons pour l'achat, les modèles polluant « subventionnant » les modèles plus propres. Les véhicules à émissions nulles devraient obtenir les subventions maximales au moment de l'immatriculation (ou taxe positive dans le cas des taxes sur la circulation), tandis que les véhicules à émissions faibles tels que les hybrides électriques devraient obtenir une subvention moindre correspondant à leurs émissions de CO2. La composante malus doit être augmentée de manière adéquate et commencer après 50 g/km (limite européenne pour les véhicules à émissions faibles), avec des pénalités pour les véhicules à émissions élevées régulièrement mis à jour des améliorations technologiques.
- Les **frais d'utilisation routière et de parking**, s'ils sont établis de manière solide, peuvent contribuer à réduire le nombre de voitures et de kilomètres parcourus, alors que les nouvelles alternatives telles que les **budgets de mobilité** pourraient contribuer à réduire la dépendance en voitures personnelles.

En définitive, tous les carburants fossiles devraient être taxés sur la base du contenu énergétique et du CO2 par litre, ce qui entraînerait des **augmentations des taux d'imposition diesel et du gaz fossile**, ainsi que des recettes fiscales plus élevées pour compenser les revenus fiscaux sur le carburant et les prix du pétrole moindres découlant d'une pénétration plus élevée des véhicules à émissions faibles et nulles à l'avenir.

1. Introduction

À la suite de la transition de l'ancien test NEDC vers le WLTP, de nombreux gouvernements de l'Union européenne envisagent de modifier leurs taxes automobiles. En parallèle, des changements profonds sont en cours dans la technologie automobile et la manière dont nous nous déplaçons. Lors de la prochaine décennie, on s'attend à une transition marquée vers l'électromobilité et à des réductions aiguës de la propriété automobile, avec une augmentation du partage automobile. Avec l'introduction de voitures progressivement autonomes lors de la prochaine décennie, la mobilité changera davantage qu'au cours du siècle précédent.

Les cadres actuels de taxation des véhicules et du carburant sont loin d'être préparés aux révolutions en cours dans la mobilité et constituent un système non durable dominé par les voitures particulières avec

moteurs, qui impose des coûts scandaleusement élevés pour la société. Les cadres fiscaux inappropriés dans de nombreux pays contribuent aux problèmes existants. Voici quelques exemples :

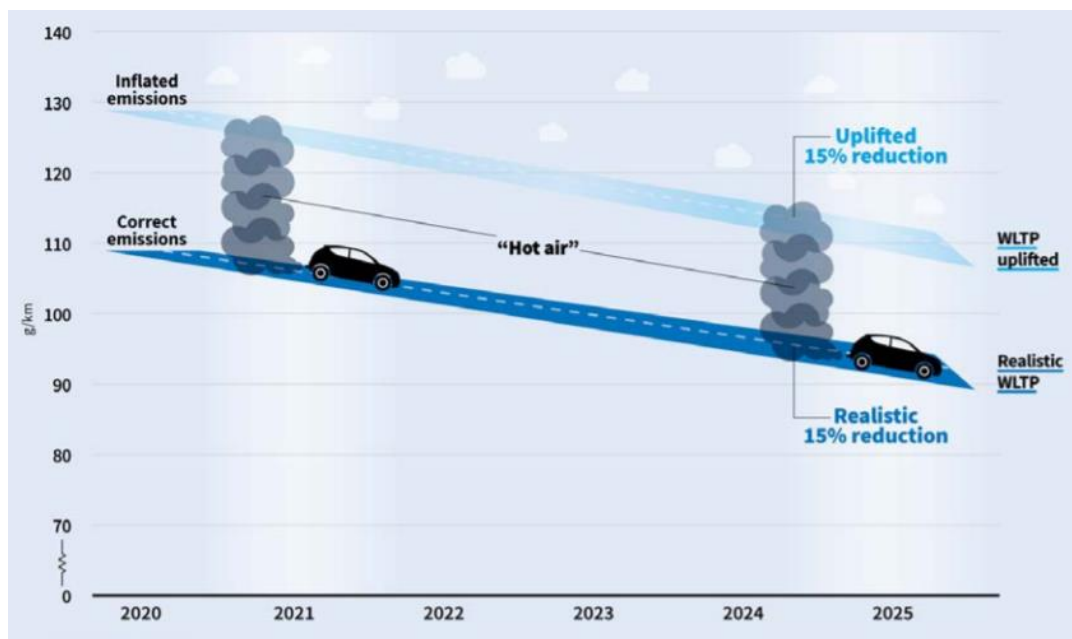
- Les droits d'accises faibles pour le diesel ont constitué un moteur important de l'augmentation des ventes de voitures diesel unique en Europe ; cette hausse, associée au scandale du Dieselgate, a contribué en grande partie à la crise de la pollution continue dans la plupart des grandes villes.
- Les systèmes fiscaux généreux pour les voitures professionnelles ont fait gonfler la propriété de voitures et les déplacements domicile-travail ont contribué à la congestion aux heures de pointe qui coûte plus de 1 % du PIB de l'économie de l'Union européenne. Dans le même temps, les voitures étaient garées en moyenne 23 heures par jour, occupant de l'espace précieux dans nos villes de plus en plus étriquées.
- En Allemagne (et dans la plupart des autres pays fabricant des véhicules), la réticence pour mettre en œuvre des taxes d'immatriculation et une progressivité faible des taxes sur les véhicules à émissions de CO₂ ont entraîné des émissions de CO₂ élevées provenant des nouveaux véhicules en Europe, ainsi qu'une hausse des ventes de SUV (Sport Utility Vehicles). En conséquence, les améliorations de l'efficacité ne suivent pas le rythme des augmentations de la propriété et de l'utilisation de véhicules, ce qui entraîne une augmentation des émissions de CO₂ du transport.

Si nous parvenons à contrer les conséquences de notre système de mobilité actuel et à accélérer la transition vers les zéro émissions et un système plus durable, la taxation des véhicules doit être réformée de manière à ce qu'elle puisse contribuer efficacement à l'atteinte de nos objectifs climatiques. Ce rapport décrit la manière dont les systèmes de taxation des véhicules et du carburant doivent répondre aux changements technologiques et de la mobilité afin de maintenir, ou si nécessaire d'augmenter, les revenus provenant des taxes sur les véhicules et le carburant, et d'encourager des choix plus durables. On n'y propose pas de solution universelle, dans la mesure où les situations locales diffèrent entre pays et les perspectives de taxation harmonisée sur les véhicules et le carburant à travers l'Europe sont faibles. Nous identifions plutôt un certain nombre d'opportunités clés qui devraient faire évoluer les systèmes fiscaux de manière à maximiser leur efficacité vers une mobilité plus durable.

Le rapport est en partie basé sur une analyse indépendante de la taxation des véhicules pour Transport and Environment réalisée par Green Budget Germany, mais les opinions exprimées sont exclusivement celles de T&E. Il met en lumière le besoin urgent d'une réforme radicale des taxes sur les véhicules et le carburant pour contribuer à réduire les frais considérables de notre mobilité non durable pour la société.

2. La transition NEDC-WLTP et la taxation des véhicules

Le nouveau test WLTP s'applique à tous les véhicules vendus depuis le 1^{er} septembre 2018 (un an plus tard pour les vans). Il s'agit d'une amélioration par rapport au NEDC, le test obsolète qu'il remplace, ce qui signifie que les mêmes modèles de voitures verront leurs données d'approbation des émissions CO₂ utilisées pour l'augmentation des taxes nationales sur les véhicules. Auparavant, les [chercheurs](#) estimaient que l'écart entre le WLTP et les émissions réelles seraient encore d'environ 23 % en 2020, alors que l'écart entre le nouveau WLTP et l'ancien NEDC devrait se situer entre 10 et 15 % environ. Toutefois, des analyses récentes réalisées par [T&E](#) et le [Centre Commun de Recherche \(CCR\)](#) de la Commission européenne ont souligné que les premiers résultats du test WLTP disponibles étaient délibérément gonflés vers un écart de 36 % en moyenne par rapport au NEDC. Les fabricants automobiles font cela pour élever délibérément la référence CO₂ 2021 sur laquelle seront basées leurs émissions de CO₂ 2025 et 2030.



Pour contribuer à gérer la transition vers le WLTP, la Commission européenne a également développé un outil (CO2MPAS) qui convertit les résultats du test WLTP en valeur équivalente NEDC. L'outil CO2MPAS est conçu pour « maintenir une rigueur réglementaire » à travers le processus d'introduction du nouveau test ; cela signifie qu'une valeur équivalente NEDC calculée à l'aide de l'outil CO2MPAS doit être comparable à une valeur de test NEDC. CO2MPAS est utilisé pour la conformité des fabricants automobiles avec les objectifs d'émissions CO2 des automobiles à l'horizon 2021, si bien qu'il convient également à l'imposition nationale qui est souvent (in)directement liée aux normes d'émissions de CO2 de l'Union européenne. Les valeurs équivalentes WLTP et NEDC continueront à être disponibles sur tous les véhicules vendus jusqu'à 2021.

La transition du NEDC au WLTP implique un certain nombre de problématiques pour les autorités fiscales, dans la mesure où les tranches fiscales nationales basées sur le NEDC entraîneront des taxes plus élevées pour les véhicules approuvés avec le WLTP. Étant donné que l'impact du test WLTP sur les émissions des véhicules est très flou, un facteur unique de correction est difficile à estimer. Les fabricants automobiles demandent que les tranches fiscales pour les véhicules WLTP soit relevées d'au moins 20 %. Toutefois, tant que nous aurons une image claire, et vérifiée officiellement, des stratégies de test WLTP des fabricants automobiles, cela pourrait entraîner une réduction effective des taux d'imposition. En cas d'adaptation des taxes sur les véhicules aux valeurs WLTP élevées, les consommateurs choisiront en réalité des véhicules moins économes en carburant. Mais fondamentalement, les ministères des Finances verront une réduction considérable de leurs recettes fiscales dans la mesure où on autorise des réductions pour les véhicules à émissions plus importantes.

De nombreux États membres ont déjà revu leurs taxes sur les véhicules basées sur les émissions de CO2 afin de les adapter à la transition WLTP, comme résumé brièvement dans le tableau 1 ci-dessous. Malheureusement, certains pays dont la France (bonus-malus), l'Espagne, l'Autriche et le Danemark, ont déjà corrigé leur taxation des véhicules pour les émissions WLTP, souvent de plus de 20 %. D'autres – dont la Suède et l'Italie – ont résisté à la pression de l'industrie automobile et maintenu leurs systèmes de taxation des véhicules basés sur le NEDC jusqu'à 2021, ce qui constitue la meilleure option, au vu de l'incertitude. La discussion est en cours en Allemagne, au Royaume-Uni et au Portugal, le NEDC (ou équivalent NEDC au Portugal) étant encore d'application jusqu'à la prise de décision. Pour éviter d'altérer les systèmes fiscaux et d'encourager toute manipulation supplémentaire, ces gouvernements doivent continuer à baser les taxes sur les valeurs équivalentes NEDC jusqu'à 2021.

État membre	Conversion NEDC-WLTP	Date d'application
Allemagne	Tranches fiscales CO2 encore basées sur le NEDC	Réforme en cours
France	Taxe CO2 (bonus-malus) mise à jour pour le WLTP	Fin 2019
Italie	Taxe CO2 (bonus-malus) basée sur le NEDC	2019
Espagne	Taxes CO2 sur le NEDC mais correction pour le WLTP utilisé (1,2 en moyenne)	1 ^{er} septembre 2018
Portugal	Taxes CO2 basées sur le CO2MPAS NEDC (temporairement)	2019
Suède	Les tranches fiscales annuelles sur les véhicules restent basées sur le NEDC (valeur WLTP utilisée)	1 ^{er} janvier 2020
Pays-Bas	Taxes CO2 basées sur le NEDC	Jusqu'au 1 ^{er} janvier 2020
Belgique	Valeurs équivalentes NEDC utilisées pour les taxes	Jusqu'à fin 2020
Autriche	Taxes CO2 basées sur le WLTP	1 ^{er} janvier 2020
Danemark	Tranches fiscales CO2 basées sur le NEDC avec une correction 1,21 utilisée pour le WLTP	Mi-2018
Royaume-Uni	NEDC mais réforme en cours	Réforme en cours

Tableau 1 : Avancement de la transition NEDC-WLTP à travers les États membres de l'Union européenne

À partir de 2022, seul le test WLTP sera d'application ; les fabricants automobiles n'auront plus besoin de continuer à utiliser l'outil CO2MPAS et de calculer les valeurs NEDC équivalentes. Les fabricants automobiles ne devront pas non plus réaliser de test double en utilisant les procédures WLTP et NEDC, ni essayer de gonfler les valeurs WLTP (étant donné que les objectifs CO2 2025/30 seront déjà établis). Par conséquent, il sera nécessaire d'adapter les systèmes de taxation nationaux au nouveau test WLTP à l'horizon 2022. Toutefois, d'ici-là, un nombre considérable de nouvelles données WLTP, ainsi que les valeurs NEDC équivalentes, devraient être disponibles pour permettre l'application d'un facteur de conversion solide. Pour l'heure, continuer à taxer les véhicules en utilisant les valeurs équivalentes NEDC constitue une solution pratique.

3. Taxes nationales sur les véhicules : encourager le marché des VE

a. Véhicules professionnels

L'utilisation d'un véhicule professionnel à des fins privées constitue un avantage en nature calculé en tant que pourcentage du prix catalogue de la voiture. Le bénéfice financier réel des véhicules professionnels est habituellement bien plus élevé que l'avantage en nature, qui en réalité ne prend en compte qu'une

partie des frais du véhicule et ignore complètement la distance parcourue par l'employé. En effet, nombreux sont ceux (dont l'OCDE) qui y voient un allègement fiscal pour l'employé et une subvention indirecte pour les fabricants automobiles, aux frais du contribuable. En Belgique par exemple, la taxation des voitures de société représente environ [2 milliards d'euros de manque à gagner fiscal](#) par an. La subvention est régressive, bénéficiant aux personnes aux revenus plus élevés et encourageant l'achat et l'utilisation de véhicules plus grands, émettant davantage de CO2 et plus chers. La figure 2 présente une comparaison du niveau de subventions dans les pays européens.

La priorité à long terme pour la réforme de l'imposition des véhicules de société est de réduire sa valeur globale pour l'employé et de subventionner l'industrie automobile dans le cadre d'une transition fiscale plus large avec une réduction des impôts sur la main d'œuvre et des subventions pour les véhicules professionnels, ainsi que des taxes plus élevées sur les véhicules polluants.

Toutefois, le marché des véhicules de société constitue aujourd'hui un moteur clé sur le marché automobile européen et les taxes qui régissent ce marché peuvent modeler la flotte automobile en étant étroitement liées aux émissions de CO2, de manière similaire aux taxes d'immatriculation et de circulation. En Allemagne, 65 % des véhicules particuliers neufs en 2016 ont été immatriculés par des sociétés, tandis qu'en Belgique ce taux reste juste au-dessus de 50 % depuis plusieurs années. Par conséquent, les véhicules professionnels déterminent la flotte de véhicules neufs d'un pays, et à travers le marché de l'occasion, ont un effet à long terme sur la flotte globale.

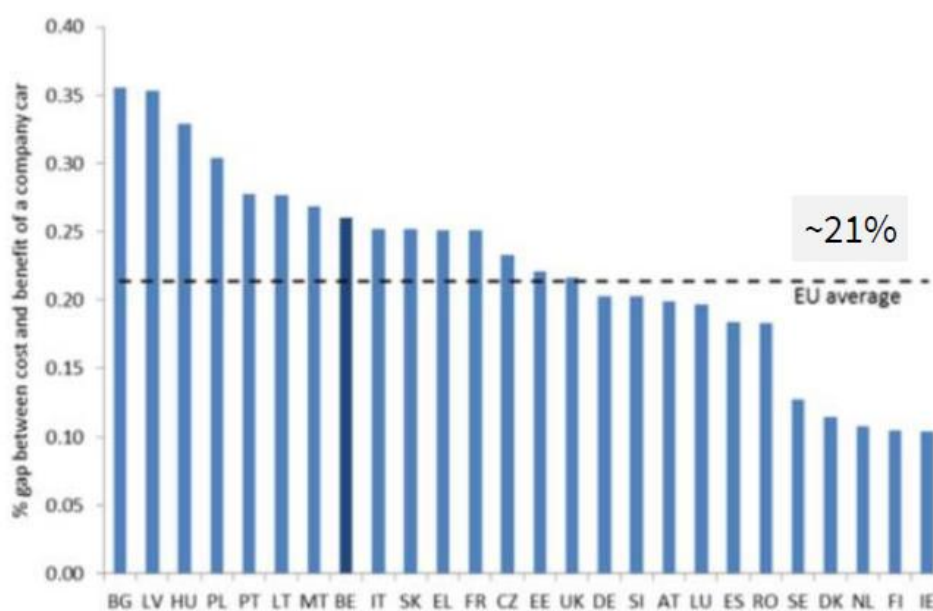


Figure 2: Subventions pour l'utilisation privée de véhicules de société : calculées comme l'écart de pourcentage entre les frais encourus par la société pour fournir une voiture et le bénéfice imposable d'utilisation d'une voiture.

Source : Princen (2017)

À court terme, l'imposition des véhicules de société peut être utilisée pour accélérer l'adoption de voitures à émissions nulles et faibles, telles que les voitures électriques et les hybrides rechargeables, constituant une option facile à disposition des gouvernements pour stimuler ce marché. Les plans des Pays-Bas et du Royaume-Uni constituent de bons exemples de la manière de structurer l'imposition des voitures de société ; les taux fiscaux encouragent les achats de véhicules à émissions nulles et sont plus élevés pour les véhicules diesel que pour les véhicules à gaz (au Royaume-Uni). Aux Pays-Bas par exemple, le taux d'avantage en nature sur les voitures à émissions nulles n'est que de 4 %, contre 22 % sur les voitures conventionnelles, ce qui explique en grande partie une [hausse](#) des ventes BEV premium nationales au

cours de l'année dernière. En revanche, en Allemagne et en Autriche, la différence entre les taux d'avantage en nature des VE et des voitures conventionnelles est négligeable (moins de 1 %) et n'envoie pas un signal suffisamment fort aux clients au vu du prix catalogue plus élevé des VE.

Les gouvernements européens devraient au minimum suivre l'exemple des Pays-Bas et du Royaume-Uni et réformer leurs systèmes d'imposition des véhicules de société pour orienter le marché vers des véhicules à émissions nulles de manière plus prononcée, visant 100 % de ventes de VE à l'horizon 2030. Cela aura un impact considérable sur la flotte automobile globale et accélérera l'entrée de ZLEV (véhicules à émissions nulles ou faibles) sur les marchés grand public et occasion. Cela devrait être réalisé en proposant des taux d'imposition très faibles sur les véhicules à émissions nulles, des taux un peu plus élevés sur les voitures à émissions faibles (PHEV), et des taux significativement plus élevés (>20 % du prix catalogue) sur tous les autres véhicules, de manière à prendre en compte les frais environnementaux et sociaux de leur utilisation subventionnée.

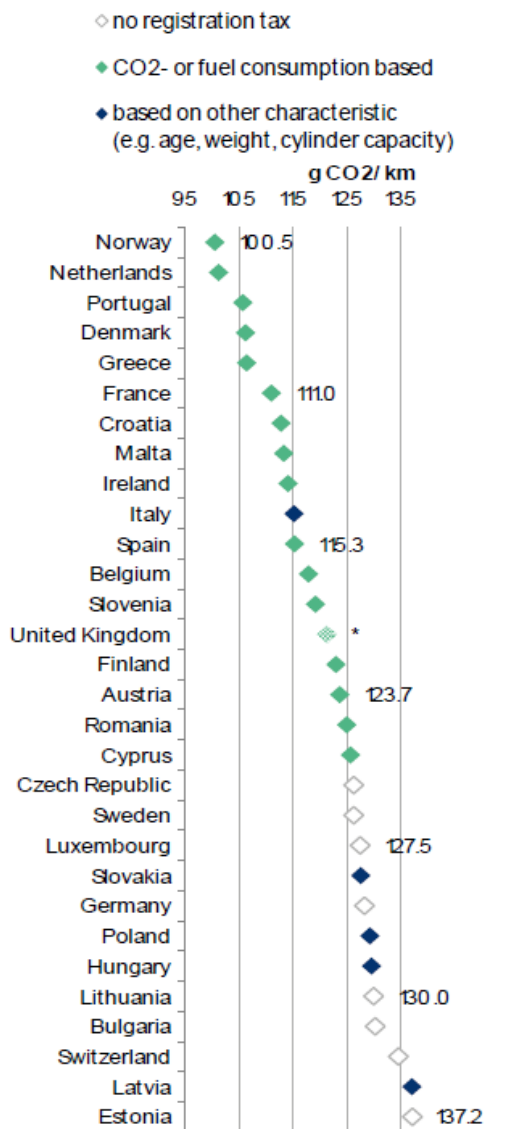
Il est crucial que les employés soient tenus de proposer une gamme de modèles à émissions nulles et faibles à leurs employés en tant que véhicules de société, ce qui n'est souvent pas le cas aujourd'hui. Il convient également de ne pas encourager les modèles PHEV pour assurer qu'ils soient largement achetés par des conducteurs responsables qui rechargeront régulièrement le véhicule. Dans le cadre des plans d'imposition des sociétés, les gouvernements pourraient également envisager d'assurer que le véhicule opère souvent avec sa batterie, qu'un taux d'imposition plus élevé soit appliqué, ou d'établir un classement des taxes sur les véhicules de société (y compris les plans d'avantages en nature) sur la base de la gamme PHEV.

b) Taxes d'immatriculation : meilleures pratiques bonus-malus

Pour accroître la vente de ZLEV (véhicules à émissions nulles ou faibles), certains pays en Europe ont mis en place les [dons pour l'achat](#). Citons notamment : l'Allemagne, l'Irlande, le Luxembourg, la Suède, la Slovénie, le Royaume-Uni et la Roumanie. Les dons ont fait gonfler les ventes dans certains de ces pays. Si les dons pour l'achat de ZLEV ont été mis en place avec les meilleures intentions, cette approche n'est pas durable pour développer le marché des véhicules électriques. Les nouvelles normes CO2 de l'UE nécessiteraient par exemple environ 15 % de ventes de voitures neuves ZLEV en 2025, ce qui représente environ 500 000 voitures en Allemagne, et 325 000 voitures en France sur la base des ventes actuelles. Si ces pays proposent un don de 3000 à 5000 euros pour chaque achat, cela coûtera aux ministères entre 975 millions et 2,5 milliards d'euros par an à partir de 2025. Relever les dons à 6000 euros ferait dépasser la barre des 3 milliards d'euros !

À mesure que les ventes augmentent, le coût du don devient donc rapidement non durable, ce qui entraîne son retrait et fait stagner le marché. On a déjà pu observer cette situation sur le marché des renouvelables à travers l'Europe, avec des modifications des systèmes de rachat. Pour les PHEV, le Royaume-Uni a récemment annoncé qu'il allait interrompre les dons pour les véhicules hybrides en raison du développement du marché et des frais élevés. Du point de vue de l'équité, on peut fortement remettre en question l'utilisation des recettes fiscales par les gouvernements pour aider les citoyens les plus aisés à acheter quelque type de voiture que ce soit, y compris les véhicules à émissions nulles. En outre, l'industrie devient inévitablement dépendante de telles subventions et de tels frais pour que les profits soient gonflés.

Aussi, les taxes d'immatriculation bien conçues sont de loin la manière la plus efficace d'orienter le marché vers des modèles à émissions faibles, et de nombreux pays ont établi un système lié aux émissions de CO2 récompensant les ventes de véhicules à émissions faibles et nulles. Elles induisent un soutien plus durable dans lequel les taxes d'immatriculation réduites (ou nulles) des voitures plus propres sont « subventionnées » par les taxes plus élevées sur les modèles polluants (approche bonus-malus).



* The vehicle excise duty (VED) in the United Kingdom is a periodical tax levied on car ownership. Its first year rates, however, are different from the standard rates; they have the effect of an implicit registration tax.

Source: based on ACEA (2017a), Eurostat (2017), FleetNews (2016), Statista (2017)

Le graphique ci-dessous montre que les pays dont les taxes d'immatriculation sont étroitement liées aux émissions de CO2 ont tendance à présenter les émissions de CO2 des véhicules neufs les plus faibles, comme c'est notamment le cas en Norvège, aux Pays-Bas, au Portugal et au Danemark (qui utilise la consommation de carburant, et non les émissions de CO2). Les 11 pays sans taxes d'immatriculation, ou sans taxes liées aux émissions de CO2, présentent les émissions de CO2 de véhicules neufs les plus élevées. Le gradient de la taxe par rapport aux émissions de CO2 est important. Dans des pays tels que le Royaume-Uni, le coût total et différentiel d'achat d'un modèle à fortes émissions de CO2 est trop faible pour présenter un effet significatif sur la décision d'achat. En revanche, les systèmes des Pays-Bas et de la France augmentent de manière plus prononcée.

Il est également important de savoir à quel niveau d'émissions de CO2 les taxes augmentent significativement. En France par exemple, des modifications récentes exempteraient de taxe d'immatriculation tous les véhicules émettant moins de 117g/km (WLTP) à partir de 2020, ce qui inclut de nombreuses voitures diesel et essence efficaces faisant leur apparition sur le marché. Par ailleurs, les nouveaux amendements au bonus-malus français ont réduit les pénalités pour les voitures plus polluantes et augmenté la pénalité maximale de 6 g/km (pour atteindre 190 g/km). Par conséquent, si les taxes nulles sur les ZLEV sont bienvenues, la composante malus française n'est pas assez prononcée pour orienter le marché des voitures.

Il conviendrait de réserver l'absence de taxes d'immatriculation (ou les taxes négatives, comme dans le cas d'un plan bonus-malus) aux véhicules à émissions nulles (0g/km) et d'augmenter les taxes au-delà de ce niveau d'émissions. Octroyer un bonus pour tout modèle dont les émissions dépassent les 50 g/km (ce qui est considéré comme une limite pour les véhicules à émissions nulles ou faibles dans la législation de l'Union européenne) n'est pas justifié. Il est crucial que la taxe payée sur les PHEV soit intermédiaire entre un véhicule à émissions nulles et un modèle conventionnel, en fonction des émissions de CO2. Il convient également d'établir un classement des différents PHEV pour encourager l'adoption des modèles à plus longue portée (>50 km) et à émissions de CO2 moindres (15-20 g/km). Ceci est important au vu des récents rapports du Royaume-Uni indiquant que les PHEV sont [souvent opérés uniquement via leur moteur](#) et sont peu ou pas chargés (une situation similaire à celle des [Pays-Bas](#)). Le Royaume-Uni présente une part importante de PHEV et sur-encourager leur adoption semble attirer des conducteurs qui ne rechargent pas leur véhicule

Figure 3: Taxes d'immatriculation et émissions de CO2 moyennes en 2015

régulièrement.

Il est particulièrement important d'établir une progressivité des taxes pour les émissions de CO2 entre [80 et 180 g/km](#) (sur la base des mesures NEDC) étant donné que les véhicules de cette tranche représentent l'écrasante majorité d'achat de véhicules neufs et que cela influencera fortement les émissions de CO2. Pénaliser les véhicules à émissions plus importantes (par exemple les véhicules émettant plus de 120 g/km) à travers des taxes d'immatriculation très élevées peut être considéré socialement équitable mais il est peu probable que cela présente un effet bénéfique significatif ou contribue à des recettes fiscales significatives, dans la mesure où les ventes sont actuellement très faibles. Il est également important de mettre régulièrement à jour les tranches fiscales étant donné que les émissions des véhicules neufs diminuent à la suite des réglementations plus strictes.

c) Taxes de circulation

Les taxes de circulation liées aux émissions de CO2 font augmenter l'attrait pour les modèles d'occasion à faibles émissions de CO2, faisant réduire les émissions moyennes de la flotte. Elles sont très répandues en Europe et dans les pays où les immatriculations de véhicules neufs sont très faibles et où les véhicules d'occasion dominent, elles peuvent contribuer à encourager le choix de modèles plus économes en carburant. En outre, la valeur à la revente (et donc le coût de location) des nouvelles voitures est directement touché par l'économie en carburant (et les émissions de CO2) qui présente un effet indirect sur le marché des véhicules neufs.

Les principes de meilleure pratique qui s'applique aux taxes d'immatriculation s'appliquent également aux taxes de circulation. Les taxes, habituellement payées annuellement, sont moindres, et les émissions de CO2 des véhicules, dont certains seront plus anciens, auront également tendance à être plus élevées. Il est donc important d'établir une progressivité des taxes sur les émissions de CO2 sur une tranche un peu plus large de [80 à 220 g/km](#) (sur la base des mesures NEDC) et de mettre régulièrement à jour les tranches fiscales étant donné que la flotte devient plus efficace.

Au vu de la crise de la pollution de l'air continue dans les villes, les taxes de circulation devraient également inclure une composante qualité de l'air. À l'heure actuelle, les émissions polluantes sont largement ignorées dans les taxes sur les véhicules ou sur le carburant. Toutefois, comme l'ont exposé le scandale du dieselgate et les tests indépendants sur les voitures diesel Euro 6, [de nombreuses](#) voitures diesel neuves présente encore des émissions de NOx plus élevées que celles des modèles à essence. Par conséquent, la meilleure manière d'intégrer cela dans les systèmes d'imposition serait d'inclure une augmentation pour les voitures dans lesquelles on prend en compte les émissions plus élevées de NOx ou de particules. On pourrait par exemple mettre cela en œuvre en relevant les émissions de CO2 diesel d'un facteur pour prendre en compte les émissions polluantes plus élevées.

Même si certaines des voitures diesel les plus récentes présentent désormais des émissions de Nox similaires à celles des modèles à essence, les réglementations qui entrent en vigueur en 2021 pour tous les nouveaux véhicules permettront encore des émissions plus élevées provenant des véhicules diesel neuf que provenant des modèles à essence. C'est la raison pour laquelle continuer à appliquer une augmentation fiscale pour la qualité de l'air est justifiable pour les véhicules diesel neuf dans le cadre des taxes d'immatriculation. De manière alternative, les données de télédétection ou de test d'émissions réelles UE (RDE) peuvent être utilisées pour cibler et taxer les modèles individuels.

4. Encourager la mobilité efficace à travers la taxe

a. Tarification routière et de congestion

L'une des caractéristiques du système actuel d'imposition automobile réside dans le fait que l'on taxe en grande partie plutôt le bien (la voiture) que son utilisation (kilométrage). Si les taxes d'immatriculation sont très importantes pour diriger le marché vers des voitures plus efficaces, taxer uniquement le véhicule, et non son utilisation (sur la base des kilomètres parcourus et des émissions de CO₂), encourage la propriété personnelle de voitures ainsi que la sélection de modèles répondant aux utilisations les plus extrêmes. En conséquence, les consommateurs font l'acquisition de véhicules bien plus volumineux et émettant davantage de CO₂ que ce dont ils ont besoin pour la plupart de leurs trajets. Cela encourage également une utilisation inappropriée des véhicules pour des trajets très courts, ce qui va à l'encontre de la comodalité. Toutefois, la tarification routière ne doit pas remplacer les taxes sur le carburant ou les taxes d'immatriculation, comme le réclame souvent l'industrie automobile. Sans une forte différenciation, les systèmes de tarification routière n'auraient pas d'effet décisif sur le choix du type de véhicule acheté. La mise en œuvre d'une telle différenciation peut s'avérer complexe et pourrait soulever des questions sociales importantes.

Dans les zones urbaines, les taxes d'encombrement, comme à [Londres](#), Stockholm et Göteborg, associées à des zones à faibles émissions, constituent une excellente manière de gérer la circulation, et influencent le choix du véhicule. Des plans de tarification de l'encombrement flexibles peuvent prévoir une tarification différente pour les voitures particulières, le covoiturage, le partage de voitures et le transport public. La ville de San Francisco mettra bientôt en œuvre une taxe locale pour Uber et Lyft, et des taxes plus élevées pour le covoiturage pendant les heures de pointe (quand les frais d'utilisateur sont également plus élevés) peuvent permettre d'éviter que le covoiturage n'empire l'encombrement. Les recettes obtenues peuvent être utilisées pour soutenir le transport public ou les trajets partagés pour les citoyens les plus pauvres.

Une politique de stationnement adéquate devrait compléter la tarification routière et de congestion. Dans certaines villes, les espaces de stationnement se sont étendus au point qu'ils mettent à mal le marché du logement. Une solution à ce problème de mobilité et de planification urbaine serait de limiter les espaces de stationnement disponibles dans les centres-ville, faisant ainsi augmenter le prix du parking. Les taux de stationnement peuvent être calculés en fonction de la classe d'émission du véhicule, comme à Madrid ou Oslo, où une voiture à essence fera par exemple l'objet d'une tarification de 5,75 euros en heure de pointe, contre 6,29 euros pour une voiture diesel.

En outre, les villes peuvent déployer des solutions de stationnement intelligentes pour optimiser la gestion du stationnement et minimiser la circulation liée à la recherche de places. Le temps de recherche a par exemple chuté de 43 % à [San Francisco](#) à la suite de l'introduction de technologies de parking intelligent permettant aux conducteurs de localiser la solution de stationnement la plus proche. En conséquence, les émissions de GES ont chuté de 30 % dans la zone.

b) Budgets mobilité

Comme nous l'avons évoqué plus haut, une réduction du bénéfice imposable des voitures de société constitue une composante clé de la politique pour encourager une transition de la propriété au partage de véhicules. La Belgique, qui présente l'un des plans de voitures de société les plus généreux d'Europe, met également en place une nouvelle loi pour permettre aux employés d'adopter plutôt un budget mobilité. En 2018, les employés avaient le droit d'échanger une voiture de société contre de l'argent. La valeur du budget mobilité sera similaire (6/7) à celle de la voiture de société mais elle sera étalée sur 5 ans. Pour compenser la perte d'une carte carburant gratuite, le budget mobilité sera ensuite gonflé de 20 %. Celui-ci pourra ensuite être utilisé pour toute forme de transport (transport public, abonnement clubs voiture, covoiturage, etc.). On peut reprocher à cette approche de n'être accessible qu'aux personnes qui bénéficiaient auparavant d'une voiture de société, et d'être trop généreuse si bien qu'elle encourage les déplacements ;

toutefois, s'ils sont bien conçus, ces budgets pourraient être bénéfiques dans une réforme progressive du système de voitures de société, vers une réduction de la propriété de véhicules, et pourraient encourager le partage de véhicules.

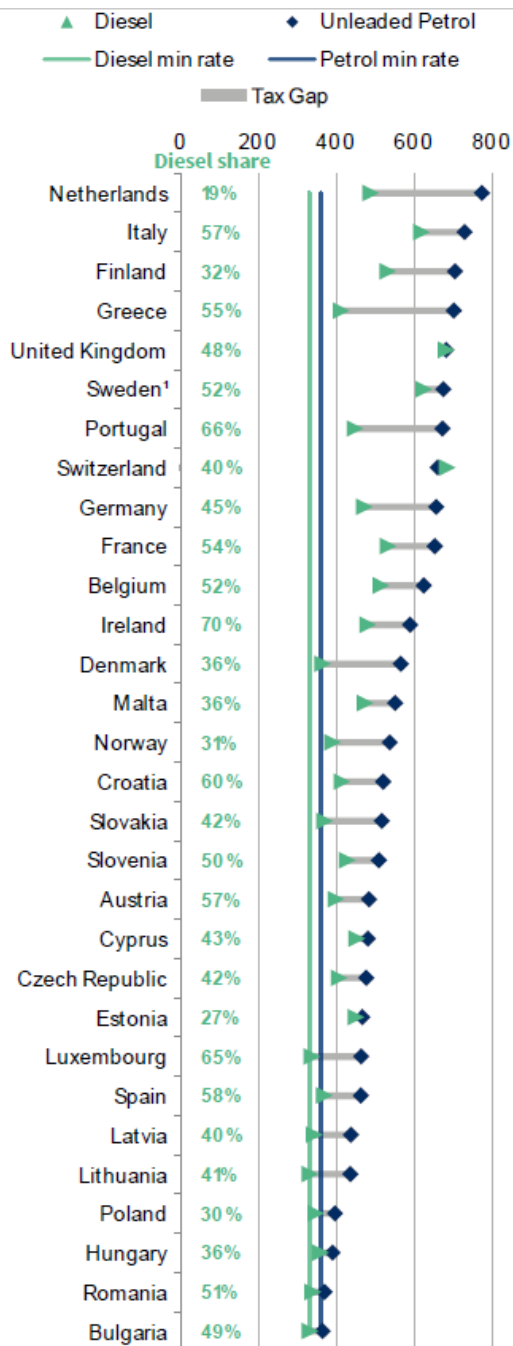
5. Encourager la mobilité efficace à travers la taxe

a. Taxes sur le carburant

Les taxes sur le carburant constituent un outil puissant vers une mobilité plus durable à la fois dans la réduction du nombre de kilomètres parcourus et pour encourager les carburants plus pauvres en carbone et moins polluants. Toutefois, dans la plupart des pays, elles ont été utilisées à des fins opposées telles que le soutien du marché des voitures et des vans diesel ou du [gaz fossile](#), qui présente des effets bénéfiques sur l'environnement très limités.

Les taxes sur le carburant varient significativement selon les pays, avec des taux minimum prévus par la directive sur la taxation de l'énergie de l'Union européenne. En revanche, pour certains carburants (ex. : GPL, kérosène, gaz fossile), les États membres sont autorisés à établir des taxes inférieures aux minimas, ce qui altère le marché (notamment dans le cas du carburant pour l'aviation). Le diesel est encore taxé à un taux moindre que l'essence dans la plupart des pays (voir Figure 4), bien qu'il présente un contenu en énergie et en carbone 15 % plus élevé. Une taxation de l'énergie combustible bien conçue doit être basée sur le principe de l'équivalence, c'est-à-dire que les carburants doivent être taxés en fonction de leur énergie et/ou de leur contenu en carbone, ce qui entraînerait une taxation plus élevée du diesel par rapport à l'essence. À l'heure actuelle, seuls le Royaume-Uni et la Suisse taxent l'essence et le diesel au même taux, ce qui constitue l'un des principaux moteurs de l'augmentation de la part de voitures diesel. Plusieurs pays européens ont commencé à réduire l'écart de la taxe sur le carburant, parmi lesquels la Belgique et la France, mais nous avons besoin de bien plus de progrès à l'échelle de l'Union européenne.

Le même principe devrait être appliqué à la taxation des biocarburants avancés issus de déchets et de résidus qui répondent aux critères de durabilité de l'Union européenne, avec des taux de taxation moindres pour les biocarburants présentant une intensité GES moindre. Tout traitement préférentiel pour les biocarburants basés sur les cultures, ou les biocarburants ne répondant pas aux critères de durabilité, devrait prendre fin, conformément à décision des [lignes directrices concernant certaines aides d'États](#) de cesser de soutenir les biocarburants basés sur les cultures.



Source: graph based on ACEA (2017a), Federal Customs Administration (2017), The Norwegian Tax Administration (2016); diesel share calculated using EEA (2017) data

Figure 4: Taux d'imposition du diesel et du pétrole, en euros/1000 litre ; part du diesel dans les nouvelles immatriculations en 2016

b) Gaz fossile (naturel)

Le tourisme du carburant, dans lequel les pays géographiquement centraux tels que le Luxembourg attirent des revenus supplémentaires en encourageant les camions à se ravitailler dans leur pays, constitue un obstacle important à des politiques plus progressistes, mais une unanimité entre pays de l'Union européenne est nécessaire pour convenir de modifications à la taxation, si bien qu'une politique plus progressiste à l'échelle de l'Union européenne reste une perspective lointaine. Toutefois, on observe une tendance vers une dissociation du diesel commercial et du diesel particulier. De nombreux pays appliquent des remises, si bien que le prix effectivement payé pour les camions est proche du minimum prescrit par l'UE. Si cela limite l'efficacité et le développement d'alternatives dans le secteur des poids lourds, cela a permis aux gouvernements d'accroître les taxes sur diesel pour les véhicules particuliers, ce qui est une bonne chose.

La taxation de l'électricité n'a pas encore été adaptée au transport, et les taux d'imposition nationaux pour l'électricité varient encore davantage que pour les carburants du transport. Dans la plupart des pays, l'électricité est taxée à des taux bien moindres que les carburants conventionnels. Sur le long terme, l'électrification du transport nécessitera toutefois une transition vers de nouveaux modèles de financement routier tels que la tarification routière intelligente.

Il pourrait être nécessaire d'augmenter radicalement les taxes sur le carburant en établissant un prix de vente minimum. En effet, une politique climatique couronnée de succès dans le domaine du transport entraînera une diminution radicale de la demande de pétrole, et à terme, du pétrole bon marché.

En Europe, le gaz fossile est taxé à un taux faible disproportionné, en particulier en Italie, où le prix du GNC (Gaz Naturel Compressé) à la pompe est inférieur à la moitié de l'équivalent diesel. Si le taux d'imposition appliqué au gaz était basé sur le contenu énergétique (€/GJ carburant) et établi à la mesure du diesel, le prix du GNC doublerait. En Belgique et dans 6 autres pays de l'UE, [aucune taxe ne s'applique](#). Ce taux d'imposition faible rend les véhicules GNC et GNL commercialement viable ; sans ce moteur, ils n'auraient probablement pas de part de marché notable. Outre les droits d'accise, les camions GNL sont 0,02 €/km plus chers à opérer en raison d'un prix d'achat et d'une maintenance plus chers.

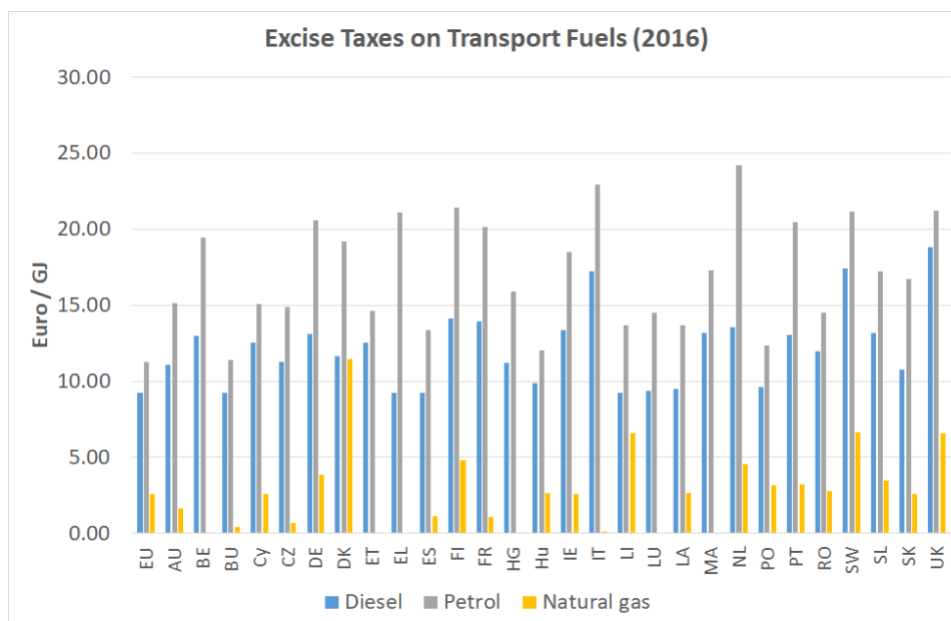


Figure 5 : Droits d'accise sur les carburants du transport

L'industrie du gaz avance que les véhicules au gaz sont plus propres que les véhicules diesel, et qu'ils émettent moins de carbone que les véhicules à essence. Or, une récente [étude](#) majeure a souligné que les véhicules à gaz fossile sont largement équivalents aux diesels modernes sur le plan des émissions de CO2. Si les émissions polluantes étaient moindres par le passé, la nouvelle technologie diesel a réduit cette différence entre gaz et diesel. Les voitures au pétrole et au gaz présentent des émissions polluantes locales similaires, et s'inscrivent dans la même catégorie standard de pollution de l'air EURO, avec les mêmes limites. Le gaz fossile est un carburant dont l'augmentation de la taxation devrait être justifiée.

Gas in transport: just another fossil fuel

EU transport needs to be zero greenhouse gas emissions by 2050



TRANSPORT & ENVIRONMENT
@transenv @transenv
transportenvironment.org

Notes: Compared to diesel cars, CNG cars emit -7% to +6% GHG versus best-in-class Diesel trucks, CNG/LNG trucks emit -2% to +5% and in comparison to Marine Gas Oil (MGO) ships, LNG ships emit -12% to +9%. The well-to-wheel GHG savings are assumed with medium well-to-tank emissions of fossil gas.
Source: Transport & Environment (2018) CNG and LNG for vehicles and ships – the facts

Un certain nombre de pays appliquent également des subventions et des exemptions fiscales pour les véhicules au gaz, ce qui gonfle les ventes (principalement l'Italie, l'Allemagne, l'Espagne et la France). De telles subventions devraient être limitées à des véhicules à émissions véritablement nulles, ce qui présente une différence significative de la qualité de l'air et des GES par rapport aux technologies en place.

Pour plus d'informations

Julia Poliscanova
Clean Vehicles Manager
Transport & Environment
julia.poliscanova@transportenvironment.org
Tél : +32(0)471 449 643