



2 NOVEMBRE 2022

**AUTOMOBILE ET
ENVIRONNEMENT :
POUR UNE FISCALITÉ
EFFICACE**

UNE MISE EN PERSPECTIVE
EUROPÉENNE

PIERRE COURBE



2 NOVEMBRE 2022

**AUTOMOBILE ET
ENVIRONNEMENT :
POUR UNE FISCALITÉ
EFFICACE**

UNE MISE EN PERSPECTIVE
EUROPÉENNE

PIERRE COURBE



Rédaction :
Pierre Courbe

Coordination & relecture :
Alain Geerts
Jean Mansuy

Mise en page & graphisme :
Chloé Vargoz

Éditeur responsable :
Sylvie Meekers
Boulevard Ernest Mélot 5,
5000 Namur

© Canopea, Novembre 2022

Avec le soutien de :



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'évolution du marché automobile est inquiétante à plus d'un titre. L'électrification en cours (boostée par la législation européenne) est nécessaire pour des raisons de protection du climat et d'amélioration de la qualité de l'air. Elle n'est cependant pas suffisante pour réduire l'ensemble des incidences négatives du trafic automobile. Et elle porte en soi les germes d'une aggravation de la pression sur les ressources naturelles. Pour durablement le secteur des transports, électrifier les véhicules ne suffit donc pas. Encore faut-il réduire la taille du parc automobile et migrer vers des véhicules plus modestes, plus légers, moins puissants, moins rapides.

Dans les faits, c'est tout le contraire qui est observé, avec une tendance lourde, à l'œuvre depuis des décennies, d'accroissement de la masse et de la puissance des véhicules neufs, tendance renforcée du fait de l'électrification en cours.

De quels leviers disposent les États membres de l'Union européenne pour contrer ces évolutions ? Le plus puissant, potentiellement, est celui de la fiscalité, et plus parti-

culièrement celui de la fiscalité à l'achat. Rares, cependant, sont les États qui en font une utilisation optimale. En 2013, Canopea réalisait un benchmarking des pratiques fiscales dans l'ensemble des États membres, identifiant les bonnes pratiques qui permettent d'agir sur le marché.

La déclaration de politique régionale wallonne (DPR) de 2019 prévoyant de réformer la fiscalité automobile, Canopea a entrepris une mise à jour de ce benchmarking afin de participer utilement à instruire le dossier. Les enseignements confirment ceux de 2013, en les actualisant et en les précisant :

- la fiscalité à l'achat (en Wallonie : taxe de mise en circulation, ou TMC) peut permettre d'orienter les achats de véhicules dans un sens jugé utile pas les pouvoirs publics ;
- au cours de la décennie écoulée, c'est sur la diminution des émissions de CO₂ que se sont concentrés la plupart des États membres, en intégrant les émissions des voitures dans le calcul de la taxe qui leur est appliquée ;

- les systèmes de taxation les plus performants sont ceux qui allient un niveau de taxation élevé (taxe moyenne supérieure à 5 000 euros) et une forte proportionnalité aux émissions de CO₂ : (de l'ordre de 200 €/gCO₂/km);

- la taxation actuellement appliquée en Wallonie ne permet pas de générer un effet visible sur le marché ; ceci est aussi valable pour les deux autres régions du pays : la Belgique est le pays européen où les émissions des voitures neuves ont le moins diminué entre 2011 (année de référence pour le benchmarking de 2013) et 2019 (année de référence pour la présente mise à jour);

- la réforme en gestation en Wallonie, si elle respecte à la lettre la DPR (une fiscalité globale inchangée), ne permettra pas non plus d'enclencher un effet levier ;

- des niveaux de taxation élevés n'entraînent pas un vieillissement du parc automobile ;

- ce qui est vrai avec les émissions de CO₂ peut bien évidemment l'être aussi avec tout autre paramètre dont les pouvoirs publics aimeraient contrôler la dérive, donc notamment la masse et la puissance des voitures neuves.



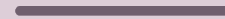


TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ EXÉCUTIF	3	3.3. OUTILS FISCAUX ET ÉMISSIONS DE CO₂	40
INTRODUCTION	9	3.4. POIDS RELATIFS DE LA FA ET DE LA FP	42
1. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE	13	3.5. ÉVOLUTIONS DES ÉMISSIONS DE CO₂ EN BELGIQUE ET DANS LES PAYS VOISINS	46
1.1. LES INCIDENCES D'UN VÉHICULE AUTOMOBILE SUR L'ENVIRONNEMENT.....	14	3.6. FOCUS SUR LES 3 RÉGIONS BELGES	47
1.2. 1995 : L'AMBITION DE LA COMMISSION.....	15	3.7. NIVEAU ET PROGRESSIVITÉ DE LA FA	49
1.3. ANNÉES 2000 : LE RENONCEMENT PUIS L'ACTION.....	16	3.8. TAUX DE MOTORISATION ET ÂGE DU PARC AUTOMOBILE	52
1.4. LES NOUVEAUX DÉFIS DU MARCHÉ AUTOMOBILE.....	17	3.9. PAYS-BAS : LE « BEST IN CLASS », DE MULTIPLES ENSEIGNEMENTS	54
1.5. L'IMPORTANCE DU SIGNAL-PRIX À L'ACHAT.....	19	3.9.1. Une fiscalité performante.....	54
1.6. VOITURES, CO ₂ ET FISCALITÉ EN BELGIQUE.....	20	3.9.2. Des tarifs élevés et une forte proportionnalité aux performances environnementales.....	54
2. BENCHMARKING : PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE	25	3.9.3. Une fiscalité qui porte ses fruits quand l'offre est présente.....	56
2.1. PROCÉDURE DE TRAVAIL.....	26	CONCLUSIONS	59
2.2. ÉCHANTILLON DE VOITURES.....	27	RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	61
3. ANALYSE	33	FISCALITÉ DES ÉTATS MEMBRES : SITES INTERNET CONSULTÉS	62
3.1. ÉMISSIONS DE CO ₂ DES VOITURES NEUVES EN EUROPE.....	34		
3.2. OUTILS FISCAUX DANS LES ÉTATS MEMBRES.....	36		



INTRODUCTION



En 1996, à l'issue d'une conférence de trois jours dédiée à la durabilité des transports, l'OCDE concluait que « *les transports ne sont pas durables et le deviennent de moins en moins* »¹. L'OCDE pointait notamment l'accroissement du nombre de véhicules motorisés, de leur puissance et de leur utilisation. Ces évolutions se sont maintenues (voire renforcées) depuis. Les effets en sont nombreux : impacts environnementaux et sociaux liés à l'extraction de matières premières et d'énergie, émissions de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit, déchets, occupation de l'espace public, accidents de la route, ...

Combattre ces effets n'est pas simple. Le secteur des transports et de la mobilité n'en est pas un au sens propre. Toutes les personnes, tous les organismes qui constituent une société sont mobiles, consomment du transport. C'est donc sur les comportements de mobilité de l'ensemble des individus et des organismes publics et privés qu'il convient d'agir pour rendre plus durable le système de transport.

Certains de ces comportements sont fortement influencés par les stratégies industrielles et commerciales des constructeurs d'automobiles. C'est notamment le cas du choix et de l'achat d'un véhicule neuf, dont les effets, déterminants sur le bilan environnemental et social de la mobilité, s'expriment tout au long de la durée de vie du véhicule. Or, les stratégies des constructeurs n'ont pas pour objectif – et c'est normal – d'améliorer ce bilan, mais bien de maintenir, à leur avantage, la vigueur du marché automobile. La responsabilité de guider ce marché dans un sens plus durable incombe aux pouvoirs publics. Ils disposent pour ce faire de différents outils dont les plus efficaces, au niveau des États membres européens, sont de nature fiscale.

En Belgique, les accises et la TVA sur les carburants d'une part et les dispositions relatives aux voitures de société d'autre part sont de compétence fédérale. Ces leviers permettent potentiellement d'agir : pour le premier sur l'utilisation des voitures (prix du carburant à la pompe) et pour le second sur les achats de véhicules par les entre-

prises (défiscalisation, calcul de l'avantage de toute nature, ...) et sur leur utilisation par les personnes qui les utilisent (carte carburant/recharge).

Compétences régionales, la fiscalité à l'achat (taxe de mise en circulation – TMC) et la fiscalité à la possession (taxe annuelle de circulation – TC) sont très différentes dans leurs effets potentiels ou exprimés. La TC a principalement une utilité budgétaire² tandis que la TMC peut, sous certaines conditions, modifier les comportements d'achat de véhicules automobiles.

Afin de déterminer quelles sont ces conditions – et quelle est l'ampleur des effets d'une fiscalité à l'achat mise au service d'objectifs environnementaux – la Fédération Canopea menait, en 2013, une analyse des systèmes de fiscalité automobile dans les 27 États membres de l'Union européenne³. Afin de contribuer positivement à la réforme de la fiscalité automobile en cours en Wallonie, Canopea a entrepris une mise à jour de ce benchmarking.

¹ OECD. 1997. OECD proceedings. Towards sustainable transportation. The Vancouver Conference, p. 7

² En Wallonie, environ 530 millions de rentrées fiscales contre 150 pour la TMC

³ En 2013, la Croatie n'avait pas encore adhéré officiellement à l'Union européenne et le Royaume-Uni en faisait encore partie



1.
ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

1.1 - LES INCIDENCES D'UN VÉHICULE AUTOMOBILE SUR L'ENVIRONNEMENT

Au cours de son utilisation (abstraction faite, donc, de sa fabrication et de sa fin de vie), une voiture génère des incidences indésirables sur l'environnement à la fois local (bruit, émissions de polluants : particules fines, oxydes d'azote, etc.) et global (gaz à effet de serre, CO₂ principalement). La réduction des polluants locaux est engagée – quoique de manière très perfectible – du fait de normes européennes strictes et évolutives : lors de son homologation, les émissions sonores et polluantes d'une voiture ne peuvent dépasser certains seuils dont la réduction est planifiée à moyen terme. Ainsi, pour les polluants locaux, ce sont les normes dites « Euro » qui fixent les objectifs contraignants imposés aux constructeurs d'automobiles. Au regard de ces normes, les outils législatifs mis en place pour maîtriser les émissions de CO₂ des voitures font piètre mine. Des objectifs globaux d'émissions de CO₂ (moyenne établie sur l'ensemble des voitures neuves vendues) sont fixés aux différents constructeurs⁴ qui peuvent dès lors continuer de fabriquer et

mettre en vente une large gamme de voitures, en ce compris des véhicules gros émetteurs de CO₂. De plus, de nombreuses dispositions facilitent l'atteinte de ces objectifs déjà peu ambitieux en eux-mêmes⁵.

Les émissions de CO₂ d'une voiture à motorisation thermique sont directement proportionnelles à sa consommation de carburant : la combustion d'un litre d'essence libère 2,36 kg de CO₂, celle d'un litre de diesel en libère 2,63⁶.

En Belgique, en 1990, le trafic routier générait 16,4% des émissions totales de CO₂ du pays. Entre 1990 et 2019, les émissions du trafic routier (dont 60% environ sont imputables aux voitures) ont augmenté de 24,4%. De ce fait, elles représentaient en 2019 24,8% du total des émissions de CO₂ du pays, lesquelles étaient en diminution de 17,1% par rapport à 1990. Dans un contexte d'impérieuse nécessité de décarboner entièrement les sociétés humaines pour la moitié du siècle (soit dans moins

de 30 ans ...), la croissance des émissions induites par le trafic routier (seul secteur en augmentation) mettent à mal les efforts de réduction réalisés par les autres secteurs d'activités.

Il convient donc d'inverser totalement les tendances des dernières décennies. En la matière, l'Union européenne a défini, dès 1995, une stratégie détaillée au paragraphe suivant.

1.2 - 1995 : L'AMBITION DE LA COMMISSION

En décembre 1995, la Commission européenne publiait une communication exposant sa stratégie de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières. La Commission suggérait un objectif de 120 gCO₂/km pour la moyenne des émissions des voitures neuves vendues en 2005 (contre 186 g/km en 1995). Trois types d'outils étaient proposés, le premier agissant sur l'offre et les deux autres sur la demande : (1) les améliorations technologiques, (2) l'information aux citoyens et (3) la fiscalité automobile.

L'information relative aux performances énergétiques et environnementales des véhicules (balisée par une directive européenne en attente de révision depuis de nombreuses

années⁷) est clairement le parent pauvre de la stratégie européenne du fait d'un cadre législatif fort peu ambitieux et mal respecté par les États membres. Lesquels, par ailleurs, ne mobilisent que très peu les outils dont ils disposent pour limiter les dérives du secteur. Les stratégies commerciales des constructeurs continuent en effet à se baser sur la promotion des modèles les plus lourds et puissants⁸ sur lesquels les marges bénéficiaires sont les plus confortables mais qui sont également, toutes choses égales par ailleurs, ceux dont les émissions de CO₂ sont les plus élevées (de même que l'impact environnemental au sens large).

⁴ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, en cours de révision

⁵ Courbe P. 2021. *Voitures et CO₂. Saison 3 : évitements*. Canopea [En ligne]

⁶ Joint Research Center. 2013. *Tank to wheels report – Version 4.0*

⁷ Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves

⁸ Ozer P. 2008. *Présence de la publicité automobile dans la presse écrite belge : Analyse des quotidiens La Libre Belgique et Le Soir et des hebdomadaires Trends-Tendances et Le Vif-L'Express* [En ligne]; Ozer P. 2020. – *Ère « après COVID-19 » : les publicités promeuvent des voitures toujours plus polluantes* [En ligne]

En matière de fiscalité automobile, la Commission insistait sur l'importance de la fiscalité à l'acquisition : « On pourrait inciter fortement les consommateurs à demander des voitures à faible consommation de carburant, et donc pousser les constructeurs à les produire, si l'on modulait le coût d'acquisition d'une voiture en fonction de sa consommation. Cela pourrait être fait par l'application d'une taxe à l'achat ou à l'immatriculation qui serait fonction de la consommation. » Selon l'analyse de la Commission européenne, « un instrument fiscal visant la déci-

sion d'achat compense le fait que le consommateur ne prend pas entièrement en compte, au moment de l'achat, les économies de carburant qu'il lui est possible de réaliser après que le véhicule ait été acheté. »⁹

Très concrètement, la Commission suggérait de fixer à 45 Ecus par gCO₂/km supplémentaire le différentiel de taxe pour atteindre l'objectif de 120 gCO₂/km en 2005. Compte tenu de l'inflation cumulée depuis 1995, cela représente environ 77,6 euros par gCO₂/km en 2022¹⁰.

1.3 ANNÉES 2000 : LE RENONCEMENT PUIS L'ACTION

En 1998, le premier levier de la stratégie européenne (les améliorations technologiques) était activé : un objectif non contraignant de 140 gCO₂/km en 2008 était établi dans le cadre d'accords volontaires liant l'industrie automobile à la Commission européenne. Celle-ci avait, depuis 1995, diminué son niveau d'ambition sur trois plans : l'échéance était reportée (de 2005 à 2008), l'objectif était moins strict

(140 au lieu de 120 gCO₂/km) et devenait non contraignant.

En 2007, il apparaissait clairement que les accords volontaires ne seraient pas respectés. En réponse à ce constat, un processus législatif fut initié qui se conclut par l'adoption d'un règlement européen en 2009. Celui-ci fixait un objectif contraignant de 130 gCO₂/km en 2015 et un objectif indicatif de

⁹ Commission européenne. 1995. *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, Une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant*, COM(95) 689 final

¹⁰ Source : <https://www.inflationtool.com/euro/1995-to-present-value>, consulté le 28/10/2022

95 g/km en 2020, confirmé par la suite pour 2021. La révision du règlement européen qui vient de s'achever le 27 octobre 2022 s'est conclue par l'adoption d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves de 55% sur la période 2021-2030 et de 100% en 2035.

Sur le plan des outils fiscaux, la Commission européenne écrivait dans une communication de septembre 2002, en totale contradiction avec l'analyse développée en 1995 : « Il convient de réduire progressivement les montants des taxes d'immatriculation en vue de les ramener à de faibles niveaux et, de préférence, de les supprimer totalement. » En 2005, la Commission confirmait cette volonté de suppression de la TMC dans une proposition de directive sur laquelle les États membres n'ont pas pu s'entendre. Il n'y a donc actuellement aucune orientation politique claire au niveau européen. L'observation des pratiques dans les États

membres fait ressortir une grande diversité dans les approches, mais également quelques tendances générales, dont l'attention portée aux émissions de CO₂ des véhicules (voir paragraphe 3.2).

Aujourd'hui, il apparaît clairement que la stratégie européenne est insuffisante. Du fait d'une mise en place très imparfaite d'une part et de points aveugles d'autre part. Cette stratégie fait en effet abstraction de deux leviers importants, lesquels permettent en outre de répondre aux défis du secteur automobile exposés au paragraphe suivant : la réduction du parc automobile et la migration vers des véhicules plus modestes, moins lourds, moins puissants, et dès lors moins émetteurs de CO₂, conformément au concept de LISA Car (pour light and safe car : voiture légère et sûre) proposé en 2014 par Canopea et l'asbl Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR)¹¹.

1.4 LES NOUVEAUX DÉFIS DU MARCHÉ AUTOMOBILE

Le marché automobile est actuellement marqué par deux dynamiques

distinctes. La seconde, désirable (sous certaines conditions) d'un

¹¹ <https://www.lisacar.eu>

point de vue environnemental, peut toutefois alimenter la première, indésirable tant dans une perspective environnementale que de sécurité routière.

Première dynamique : depuis plusieurs décennies, on assiste à une augmentation de la masse, de la surface frontale, de la puissance et de la vitesse de pointe des voitures (TABLEAU 1). Insufflée par le secteur lui-même (et devant être comprise comme une manière efficace d'améliorer ses marges bénéficiaires) cette

dynamique ne faiblit pas. Certains constructeurs vont jusqu'à mettre fin à la production de véhicules d'entrée de gamme (segment A). Ainsi, le CEO de Renault déclarait en mars 2021 : « ce segment des petites voitures va être abandonné par de nombreux constructeurs car avec l'évolution technologique actuelle, elles seront trop difficiles à rentabiliser. »¹² Or, un véhicule plus lourd, plus large, plus puissant, plus rapide, est également, toutes choses égales par ailleurs, plus consommateur d'énergie, plus polluant et plus dangereux.

TABLEAU 1 : Caractéristiques des voitures neuves vendues en Union européenne – Source : ICCT¹³

	2001	2019	ÉVOLUTION
MASSE (KG)	1 268	1 415	+ 11,6
SURFACE FRONTALE (M ²)	2,52	2,78	+ 10,3 %
PUISSANCE (KW)	74	102	+ 37,8 %
VITESSE DE POINTE (KM/H)	180	193 (chiffre 2018)	+ 7,2 %

Seconde dynamique en cours, l'électrification a réellement pris son essor ces dernières années sous l'effet de la législation européenne qui fixe un calendrier de diminution des émissions de CO₂ des voitures neuves. Le 27 octobre 2022, à l'issue du proces-

sus de révision de la législation initié en 2021, les autorités européennes (Commission, Parlement et Conseil) ont confirmé leur accord sur les objectifs de 55% de réduction sur la période 2021-2030 et de 100% de réduction en 2035. Ce dernier

objectif implique l'arrêt total de la production de véhicules à motorisation thermique et le basculement vers une offre de 100% de véhicules électriques (les émissions liées à l'utilisation de ces derniers étant considérées comme nulles¹⁴). Pour assurer une autonomie attractive, les constructeurs ont tendance à équiper leurs modèles électriques de batteries de grande capacité, lesquelles alourdissent les véhicules, le surpoids atteignant couramment plusieurs centaines de kg. Ce qui, malheureusement, renforce la première dynamique.

Enfin, malgré un taux de motorisation élevé, le parc automobile

européen continue de croître, de même que le parc belge¹⁵. Vu l'accroissement de l'extraction de certaines ressources naturelles (cuivre, cobalt, nickel, lithium, terres rares, ...) induite par la production de masse de voitures électriques – et vu les incidences sociales et environnementales qui en découlent – il est indispensable de renverser les tendances et de rentrer dans une logique (1) de décroissance du parc et donc du marché automobile et (2) de réorientation du marché vers des véhicules plus modestes. Ce sont là les deux grands défis – beaucoup trop peu médiatisés – du secteur de l'automobile.

1.5 L'IMPORTANCE DU SIGNAL-PRIX À L'ACHAT

D'aucuns considèrent que, face à la perspective de coûts plus élevés au cours de la durée de vie d'une voiture (notamment du fait d'une taxe à la possession élevée), beaucoup de personnes vont, au moment d'acheter un véhicule, en choisir un qui permette de limiter ces coûts

totaux d'utilisation (ou TCO pour total cost of ownership). Cette attente, qui semble relever du bon sens, fait peu de cas des subtilités de fonctionnement du cerveau humain et de la capacité des spécialistes en marketing à les exploiter. Nos comportements d'achat reposent rare-

¹² Le Soir. 26 mars 2021. Rencontre avec Luca De Meo, grand patron de Renault et visionnaire de l'automobile [En ligne]

¹³ ICCT. 2020. European vehicle market statistics. Pocketbook 2019/20 et Pocketbook 2020/2021

¹⁴ Si la production et la mise à disposition des carburants conventionnels (essence, diesel, gaz) sont émettrices de CO₂ et devraient, idéalement, être intégrées dans l'évaluation des incidences du trafic routier, cela est d'autant plus vrai pour la filière électrique ; la production et la distribution de l'électricité consommée par les véhicules devraient, en toute logique, être prises en compte pour établir le bilan environnemental de la filière.

¹⁵ Sur la période 2010-2019, le parc belge s'est accru de 612 900 unités, soit une croissance de 1,2% par an. En 2019, il y avait en Belgique 515 voitures pour 1 000 habitants

ment sur la rationalité. Par ailleurs, quand (tentative de) rationalité il y a, celle-ci se focalise sur les coûts au moment de l'achat du véhicule. Une enquête menée en 2019 auprès de 2 000 citoyens britanniques révèle que le premier critère sur base duquel les personnes interrogées déclarent fonder leur achat est le prix du véhicule. Le TCO ne vient qu'en sixième position, après le type de voiture, le type de carburant ou de motorisation, les options de financement et les performances. La consommation de carburant vient en neuvième position¹⁶. On retrouve le prix d'achat à la première position

et le TCO à la sixième dans le « Car Buyers Report » d'Autotrader (société spécialisée dans la vente et l'achat de voitures en ligne)¹⁷.

Une taxe appliquée au moment de l'achat du véhicule est donc beaucoup plus à même d'influencer les comportements d'achat des citoyen-ne-s qu'une taxe à la possession ou à l'utilisation. Pour peu, bien sûr, qu'elle soit optimisée à cet effet. Le benchmarking européen réalisé par IEW (devenue Canopea) en 2013 attestait du bienfondé de cette intuition¹⁸. La présente mise à jour le confirme.

1.6 VOITURES, CO₂ ET FISCALITÉ EN BELGIQUE

La taxe de mise en circulation (TMC) et la taxe de circulation annuelle (TC) sont de compétence régionale. Jusqu'en 2007, elles étaient calculées de la même manière dans les trois régions du pays. La TMC était fonction de la puissance mécanique et de la puissance fiscale (celle-ci étant proportionnelle à la cylindrée du véhicule dans le cas d'un véhicule à motorisation thermique). La TC était fonction de la cylindrée et de

la puissance fiscale. En 2008 (voir page 21 et 22), la Wallonie était la première région à modifier la fiscalité automobile.

Un système de primes fédérales à destination des particuliers (réductions sur facture) pour l'achat de voitures à faibles émissions de CO₂ a été en vigueur d'avril 2007 à décembre 2011. Un terme a dû y être mis en raison de son succès gran-

dissant dont l'impact budgétaire (de l'ordre de 300 M€ en 2011) devenait ingérable. Aussitôt le système supprimé, les émissions de CO₂ des voitures neuves achetées par les particuliers ont sensiblement augmenté (FIGURE 6, paragraphe 3.6).

En 2012, la Flandre révisait complètement sa TMC pour établir son calcul sur base des caractéristiques environnementales des véhicules (CO₂ et normes Euro). Le système retenu est très complexe et s'avère inefficace au regard de l'objectif de protection de l'environnement poursuivi. La raison de cette inefficacité réside notamment dans la faiblesse du signal-prix : pour la majorité des véhicules vendus, le montant de la taxe reste modeste (quelques centaines d'euros) et la différence entre deux voitures dont les caractéristiques environnementales sont différentes est peu perceptible. La Flandre a également revu le calcul de la TC, surimposant au montant de base, resté le même que dans les autres régions, de modestes correctifs fonction des émissions de CO₂ et du carburant utilisé. Seul le renforcement des tarifs appliqués aux véhicules diesel en 2015 a permis à la Flandre de se démarquer des 2 autres régions. Encore cet effet (diminution parallèle des émissions de CO₂ des voitures neuves et du pourcentage du

diesel dans les ventes) n'a-t-il duré qu'un an (FIGURE 6).

La Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de son plan Good Move, entend réduire très fortement la TMC. L'approche consisterait à adopter un tarif nul sauf pour les véhicules dont la puissance fiscale est supérieure à 15 CV, soit pour environ 5 % des véhicules vendus. Ceci permettrait la mise en place d'un prélèvement kilométrique en garantissant une neutralité fiscale pour les automobilistes bruxellois. Cette approche (non encore validée à ce jour) oppose des outils (taxation à l'achat et à l'utilisation) qui devraient plutôt être vus comme complémentaires (le premier agissant sur le type de voitures en circulation, le second sur l'usage qui en est fait).

En 2008, la Wallonie surimposait à la TMC un système de bonus/malus basé sur les émissions de CO₂ dont ne subsiste aujourd'hui que la composante malus, intégrée à la TMC. Dans sa déclaration de politique régionale (DPR) de 2019, la Wallonie s'engageait à réformer la fiscalité automobile : « Les taxes de circulation et de mise en circulation seront revues, à fiscalité globale inchangée, pour les moduler en fonction des émissions de CO₂ et de la masse / puissance. L'objectif est notamment d'encourager des voitures

¹⁶ LowCVP. 2019. Consumer research examining the importance of total cost of ownership during the car buying process

¹⁷ Autotrader. 2017. The Car Buyers Report – not used, not new, but next

¹⁸ https://finances.belgium.be/sites/default/files/downloads/BdocB_2014_Q3f_Courbe_taxation_fr.pdf

moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes. » Un avant-projet de décret « modifiant la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation automobile du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus » est en cours d'examen au sein du Gouvernement wallon.

Le système de bonus/malus instauré en Wallonie en 2008 et amendé à plusieurs reprises s'est montré particulièrement inefficace. Ceci est imputable aux caractéristiques de ce système, au premier rang desquelles une « zone neutre » (exemptée de bonus comme de malus) beaucoup trop large. Il convient, pour juger des performances du système, d'analyser les chiffres dans une perspective historique. Le système n'a pas, sur sa durée d'application, permis de modifier en profondeur les comportements d'achat comme il apparaît au **TABLEAU 2**. Si l'on compare l'évolution des différentes régions du pays sur la période 2007-2011, c'est en Wallonie que les émissions de CO₂ des voitures neuves ont le moins baissé en valeur absolue. L'évolution exprimée en pourcentage de la valeur des émissions en 2007 est la même en Wallonie qu'en Belgique.

TABLEAU 2 : Évolution des émissions de CO₂ (en g/km) des voitures neuves achetées par des personnes privées en Belgique et dans les Régions – Source : statistiques FEBIAC

	2007	2011	ÉVOLUTION (G/KM)	ÉVOLUTION (%)
BRUXELLES	148,2	121,3	- 26,9	- 18,2%
FLANDRE	150,8	126,6	- 24,2	- 16,0%
WALLONIE	142,3	118,8	- 23,5	- 16,5%
BELGIQUE	147,1	123,0	- 24,1	- 16,4%





2.

**BENCHMARKING :
PRÉSENTATION
DE LA DÉMARCHE**

Les objectifs du présent benchmarking sont de :

- **déterminer s'il existe une corrélation et, plus fondamentalement, une relation de causalité entre les taxes automobiles appliquées (ou non) dans les différents États membres européens et les émissions de CO₂ des voitures neuves qui y sont vendues ;**
- **dans l'affirmative, identifier les caractéristiques des systèmes de taxation qui semblent les plus performants en termes de contrôle des émissions de CO₂ des voitures neuves.**

2.1 PROCÉDURE DE TRAVAIL

La procédure de travail comprenait 5 étapes :

1 - collecte des données relatives aux performances environnementales des véhicules vendus dans les 27 États membres de 2007 à 2019 ; l'année 2019 a été retenue en tant que dernière année avant la très forte augmentation des ventes de véhicules électriques et hybrides : les motorisations thermiques représentaient 93,6% des ventes en Belgique en 2019 et 85,6% en 2020 (respectivement 91,3% et 77,6% en Europe)¹⁹ ; cette approche a été adoptée pour s'affranchir de l'effet des voitures électriques et hybrides sur la moyenne des émissions de CO₂ (effet amplifié par les

dispositions de la législation européenne²⁰);

2 - collecte des données relatives aux systèmes fiscaux des 27 États membres (le Royaume-Uni, sorti de l'Union européenne fin janvier 2020, n'a pas été intégré dans l'analyse); le « Tax guide » de l'ACEA²¹ a constitué la première source d'informations ; les sites internet des autorités nationales ont ensuite été systématiquement consultés pour vérifier la validité des informations fournies par l'ACEA et collecter les données manquantes ; les vérifications sur les sites nationaux ayant été menées début 2020, ce sont les taxes applicables au premier janvier 2020 qui ont été retenues ; les for-

mules (parfois très complexes) des taxes à l'achat et à la possession ont ensuite été rentrées dans un tableur Excel ;

3 - sélection d'un échantillon de 16 véhicules représentatif du marché automobile belge et européen en termes de segments, carburant, constructeurs, émissions de CO₂, prix, masse, puissance ; collecte des données nécessaires au calcul des taxes dans les différents États membres (caractéristiques techniques et prix de vente) ; en cohérence avec le premier point explicité ci-dessus, l'échantillon a

volontairement été limité aux motorisations thermiques (diesel et essence) ;

4 - calcul des taxes à l'achat et à la possession dues sur les voitures de l'échantillon ; certains États n'appliquent qu'une des deux taxes, d'autres appliquent les deux et d'autres encore aucune ; pour les États ne faisant pas partie de la zone euro, les taux de change au 01/01/2020²² ont été adoptés ;

5 - analyse des résultats et synthèse.

2.2 ÉCHANTILLON DE VOITURES

En 2013, le benchmarking de Canopea avait été réalisé sur base d'un échantillon de 12 voitures (5 à motorisation essence, 7 à motorisation diesel). Il est apparu nécessaire d'augmenter la taille de l'échantillon pour tout à la fois :

- couvrir une plus large gamme d'émissions de CO₂, de prix, de masse, de puissance, ...

• inclure de petites citadines, de grosses berlines, des véhicules mi de gamme et des SUVs (ces derniers étant peu présents en 2011) ; si le caractère « SUV » d'un véhicule ne fait pas l'objet d'une définition dans la législation européenne, les SUV n'en sont pas moins répertoriés par le secteur²³.

Les données nécessaires (parfois peu accessibles) pour calculer les taxes dans les différents États

¹⁹ ACEA. 2021. New passenger car registrations by market in the EU + EFTA – Presse release, 4 February 2021

²⁰ Courbe P. 2021. *Voitures et CO₂. Saison 3 : évitements*. Inter-Environnement Wallonie [En ligne]

²¹ ACEA. 2020. ACEA Tax Guide 2020

²² European Commission. 2020. Excise duty tables – Part 2 Energy products and Electricity, p. 7

²³ Voir par exemple ACEA. 2022. *New passenger cars by segment in the EU* [En ligne]

membres ont été collectées sur les sites des constructeurs et divers autres sites de référence en matière de marché automobile. Devant l'impossibilité d'identifier les prix catalogues dans les 27 États membres, on a adopté les prix hors TVA en Belgique en janvier 2020.

Les véhicules sont listés au **TABLEAU 3** (ci-contre), avec quelques-unes de leurs principales caractéristiques.

L'échantillon comprend 63% (10 voitures) de motorisations essence, ce qui correspond à la part de l'essence dans les motorisations thermiques vendues en 2019 en Eu-

rope comme en Belgique. 37% de l'échantillon (6 voitures) sont des SUV, valeur fort proche de la part de 38% occupée par les SUV dans les ventes de voitures neuves en Europe en 2019²⁴.

Les valeurs moyennes des caractéristiques présentées au **TABLEAU 3** (en particulier les prix d'achat, la masse et les émissions de CO₂) sont raisonnablement proches des caractéristiques moyennes des véhicules neufs vendus en Europe en 2019 comme il apparaît au **TABLEAU 4** (page 30).

24 ACEA. 2022. *New passenger cars by segment in the EU* [En ligne]

TABLEAU 3 : Principales caractéristiques des véhicules composant l'échantillon ; on a fait apparaître la mention [SUV] à côté des véhicules de ce type

MARQUE / MODÈLE	CARBURANT	PRIX HTVA (€)	MASSE (KG)	CYLINDRÉE (CC)	PUISSANCE (KW)	GC02/KM (NEDC)
CITROEN C1 LIVE 1.0 VTI 72 S&S BVM	Essence	8 897	855	998	53	85
KIA PICANTO III 1.0 67 LINE	Essence	12 025	860	998	49	93
PEUGEOT 2008 ACTIVE 1.5 BLUEHDI 110 CH [SUV]	Diesel	20 047	1 205	1 499	81	98
FORD FIESTA TREND 1.1 75 CH	Essence	14 186	1 152	1 084	55	102
VW NEW GOLF ACTIVE 2.0 TDI SCR 110 KW	Diesel	27 331	1 340	1 968	110	102
PEUGEOT 2008 ACTIVE 1.2 PURETECH 100 CH [SUV]	Essence	17 838	1 192	1 199	74	105
MERCEDES CLA 220 D SHOOTING BRAKE	Diesel	36 500	1 585	1 950	140	111
OPEL COMBO LIFE ÉDITION 1.2 TURBO	Essence	17 438	1 430	1 199	81	124
VW TIGUAN 1.5 TSI [SUV]	Essence	24 467	1 510	1 498	110	129
FIAT 500 X SPORT 1.0 FIREFLY TURBO 120CH [SUV]	Essence	18 669	1 320	999	88	132

SEAT LEON 1.5 TSI 150 CH	Essence	23 528	1 294	1 498	110	133
NISSAN QASHQAI DIG-T 160 MT6 2WD N-CONNECTA [SUV]	Essence	27 099	1 375	1 332	117	133
BMW 530D BUSINESS	Diesel	52 479	1 660	2 993	210	134
RENAULT ESPACE INTENS BLEUE DCI 160 EDC	Diesel	38 492	1 845	1 997	118	136
AUDI S6 BERLINE TDI QUATTRO TIPTRONIC	Diesel	67 851	2 030	2 967	253	166
BMW X5 XDRIVE 40i [SUV]	Essence	59 256	2 135	2 998	245	192

TABLEAU 4 : valeurs moyennes des caractéristiques (1) de l'échantillon et (2) des voitures neuves vendues en Europe en 2019

	PRIX HTAV (€)	MASSE (KG)	CYLINDRÉE (CC)	PUISSANCE (KW)	GC02/KM
ÉCHANTILLON	29 131	1 424	1 699	118	123
MARCHÉ EU 2019	30 485	1 415	1 544	102	122





3. ANALYSE



3.1 ÉMISSIONS DE CO₂ DES VOITURES NEUVES EN EUROPE

Les valeurs annuelles moyennes des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues dans les différents États membres européens en 2019 sont présentées au **TABLEAU 5**, de même que l'évolution des émissions entre 2011 (année de référence pour le benchmarking réalisé en 2013) et 2019. Les émissions sont ici mesurées selon le cycle et les procédures de test NEDC. Le nouveau cycle et les nouvelles procédures (WLTP) sont progressivement entrés en vigueur sur la période 2017-2020. L'objectif de réduction des émissions à 95 gCO₂/km en 2021 étant établi en émissions NEDC et les modalités de conversion d'une procédure à l'autre ayant été particulièrement longues à finaliser, les deux référentiels sont encore utilisés, notamment au niveau des outils fiscaux des différents États membres européens. Dans la suite du document, il sera spécifié dans

quel référentiel les émissions sont mesurées. En première approche, les émissions WLTP sont environ 25% supérieures aux émissions NEDC²⁵.


















Les pays du « top 5 2011 » (ceux où les émissions moyennes étaient les plus basses) ont continué à progresser positivement à l'exception de la Belgique, 5^{ème} du classement en 2011, dont les émissions moyennes n'ont baissé que de 5,7 gCO₂/km sur la période. Cette faible baisse (la plus faible de tous les États membres) a fait passer la Belgique à la 13^{ème} place du classement en 2019, avec des émissions moyennes (121,5 g/km) tout juste inférieures à la moyenne européenne (123,0 g/km).












²⁵ Courbe P. 2021. L'automobile en questions – 18 fiches pour (mieux) comprendre et décider, p. 14-15

²⁶ EEA. 2020. Monitoring CO₂ emissions from passenger cars and vans in 2018. Report N° 02/2020

²⁷ ACEA. 2020. The Automotive Industry Pocket Guide 2020-2021

TABLEAU 5 : Émissions de CO₂ NEDC des voitures neuves vendues dans les États membres de l'Union européenne en 2019 et évolution entre 2011 et 2019 – Sources des données : EEA 2020²⁶ et ACEA 2020²⁷

	PAYS	ÉMISSIONS DE CO ₂ (GCO ₂ /KM)		
		CLASSEMENT 2019	ÉMISSIONS 2019	ÉVOLUTION 2011-2019
NL	 PAYS-BAS	1	98,4	-27,7
MT	 MALTE	2	105,3	-19,4
PT	 PORTUGAL	3	109,4	-13,4
DK	 DANEMARK	4	111,9	-13,1
FR	 FRANCE	5	113,7	-14,0
IE	 IRLANDE	6	114,0	-14,3
FI	 FINLANDE	7	115,3	-28,7
EL	 GRÈCE	8	115,6	-17,1
HR	 CROATIE	9	119,4	/
IT	 ITALIE	10	119,4	-10,2
SE	 SUÈDE	11	119,7	-22,1
ES	 ESPAGNE	12	121,3	-12,5
BE	 BELGIQUE	13	121,5	-5,7
SI	 SLOVÉNIE	14	123,7	-16,0
RO	 ROUMANIE	15	124,3	-16,4
AT	 AUTRICHE	16	125,5	-13,2
CY	 CHYPRE	17	126,8	-23,1

LV		LETTONIE	18	127,9	-26,5
CZ		RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	19	128,7	-15,8
EE		ESTONIE	20	130,1	-26,8
DE		ALLEMAGNE	21	131,2	-14,4
HU		HONGRIE	22	131,8	-9,8
LT		LITUANIE	23	132,0	-12,4
PL		POLOGNE	24	132,0	-12,5
LU		LUXEMBOURG	25	133,0	-9,2
SK		SLOVAQUIE	26	133,4	-11,5
BG		BULGARIE	27	137,6	-13,8
EU27		UNION EUROPÉENNE		123,0	-12,7












3.2 OUTILS FISCAUX DANS LES ÉTATS MEMBRES

17 États membres de l'Union européenne appliquent une fiscalité à l'achat (FA) dont 15 intègrent les émissions de CO₂ (ou la consommation de carburant dans le cas du

Danemark) dans le calcul du montant de la taxe. 22 États appliquent une fiscalité à la possession (FP) dont 13 intègrent les émissions de CO₂ (TABLEAU 6).

TABLEAU 6 : Outils fiscaux appliqués dans les différents États membres de l'Union européenne ; les pays sont listés par ordre croissant des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2019

PAYS		FA	AVEC FACTEUR CO ₂	FP	AVEC FACTEUR CO ₂
NL	 PAYS-BAS	x	x	x	x
MT	 MALTE	x	x	x	x
PT	 PORTUGAL	x	x	x	x
DK	 DANEMARK	x	x	x	x
FR	 FRANCE	x	x	x	x
IE	 IRLANDE	x	x	x	x
FI	 FINLANDE	x	x	x	x
EL	 GRÈCE	x	x	x	x
HR	 CROATIE	x	x	x	
IT	 ITALIE	x	x	x	
SE	 SUÈDE			x	x
ES	 ESPAGNE	x	x	x	
BE	 BELGIQUE	x	x	x	
SI	 SLOVÉNIE	x	x	x	
RO	 ROUMANIE			x	
AT	 AUTRICHE	x	x	x	
CY	 CHYPRE	x	x	x	x

LV		LETTONIE			x	x
CZ		RÉPUBLIQUE TCHÈQUE				
EE		ESTONIE				
DE		ALLEMAGNE			x	x
HU		HONGRIE	x		x	
LT		LITUANIE				
PL		POLOGNE				
LU		LUXEMBOURG			x	x
SK		SLOVAQUIE	x			
BG		BULGARIE			x	
EU27	 europa.eu	TOTAL UNION EUROPÉENNE	17	15	22	13

Comme il apparaît au **TABLEAU 7**, le prix est le deuxième critère le plus pris en compte dans le calcul de la FA (9 États membres utilisent ce

critère); la puissance et la cylindrée sont, derrière les émissions de CO₂, les critères le plus pris en compte dans le calcul de la FP.

TABLEAU 7 : Critères de calcul pour la fiscalité à l'achat et à la possession et nombre d'États membres qui les appliquent

CRITÈRES	NOMBRE D'ÉTATS INTÉGRANT LE CRITÈRE	
	FISCALITÉ À L'ACHAT (FA)	FISCALITÉ À LA POSSESSION (FP)
CONSOMMATION / ÉMISSIONS DE CO ₂	15	13
PRIX D'ACHAT	9	0
CYLINDRÉE / PUISSANCE FISCALE (CV)	5	5
CARBURANT	5	4
PUISSANCE MÉCANIQUE (KW)	4	5
NORME EURO	4	1
ÂGE DU VÉHICULE (ANS)	2	4
COTE EURONCAP / ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ	2	0
LONGUEUR (M)	1	0
MASSE (KG)	0	2

Le système belge fait, à deux titres, partie des « exceptions » aux tendances générales en Europe :

- la majorité des pays n'appliquent une FA qu'aux véhicules (neufs ou

d'occasion) immatriculés pour la première fois dans le territoire considéré ; outre la Belgique, seules la France, la Hongrie et l'Italie appliquent également

une FA lors des immatriculations suivantes (changements de propriétaire);

- la composition de la famille (nombre d'enfants) est prise en compte dans la détermination de la fiscalité à l'achat dans 4 États membres : en Belgique (Wallonie, réduction du malus), en France (réduction du malus), en Espagne (réduction de 50% de la FA) et en Slovénie (exemption de la FA). Chypre a introduit, en 2021, une prime à la casse pour le remplacement d'un véhicule de 12 ans ou plus par un véhicule émettant moins de 50 gCO₂/km, cette prime est majorée (10 000 € au lieu de 7 500) pour les familles nombreuses.

Dans la plupart des États membres, les pratiques fiscales ont peu évolué dans leurs fondamentaux à l'exception des cas suivants :

- pays avec FA sans critère CO₂ (ou consommation de carburant) en 2011 et avec critère CO₂ en 2019 : Grèce, Italie ;
- pays ayant supprimé la FA : Lettonie, Roumanie, Pologne ;
- pays sans FA en 2011 et ayant depuis introduit une FA sans critère CO₂ : Slovaquie ;
- pays ayant introduit un incitant (bonus) à l'achat de véhicules émettant peu de CO₂ : Suède ;
- nouvel État membre avec FA intégrant le critère CO₂ : Croatie.

3.3 OUTILS FISCAUX ET ÉMISSIONS DE CO₂

Tout en gardant bien à l'esprit que l'existence d'une corrélation n'implique pas une causalité, il est intéressant de remarquer que tous les pays dont la moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2019 est inférieure à la moyenne européenne disposent d'une fiscalité à l'achat intégrant le critère CO₂ (FIGURE 1). Le constat d'une corrélation

entre les émissions de CO₂ des voitures neuves et le type de fiscalité à l'achat avait déjà été posé dans le benchmarking réalisé en 2013.

Le cas de la Suède est particulier en ce sens que le signal-prix à l'achat est juste constitué d'un bonus (introduit au 1^{er} juillet 2018) pour l'achat de véhicules émettant moins de

60 gCO₂/km (NEDC), soit des véhicules électriques à batteries (BEV) ou à pile à combustible (FCEV : fuel

cell electric vehicle) ou hybrides rechargeables (PHEV).

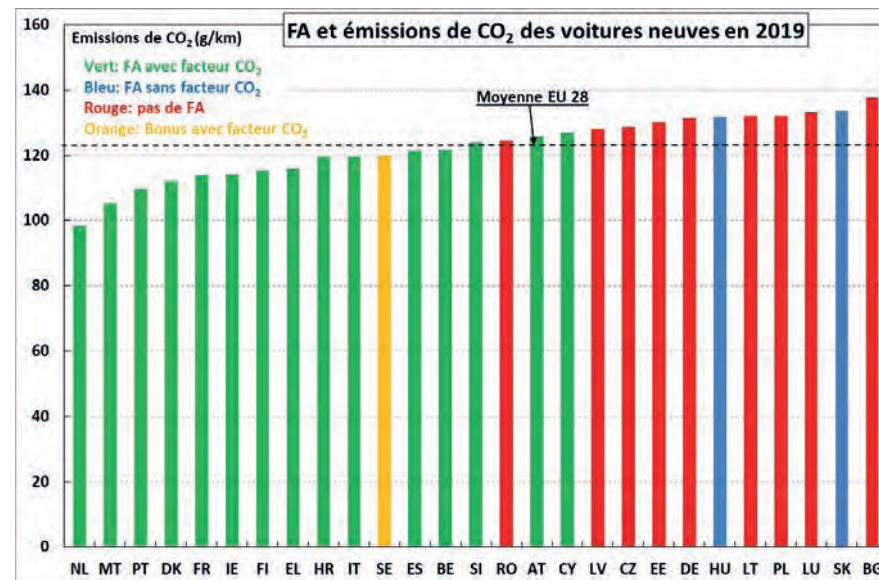


FIGURE 1: Type de fiscalité à l'achat (FA) et moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2019 dans les États membres de l'Union européenne

Une corrélation semble aussi exister, quoique de manière moins nette, entre l'existence d'une FP et les émissions de CO₂ des voitures neuves (FIGURE 2). On mènera, au

paragraphe 3.4, une analyse sur l'échantillon de voitures afin de déterminer les poids relatifs de la FA et de la FP.

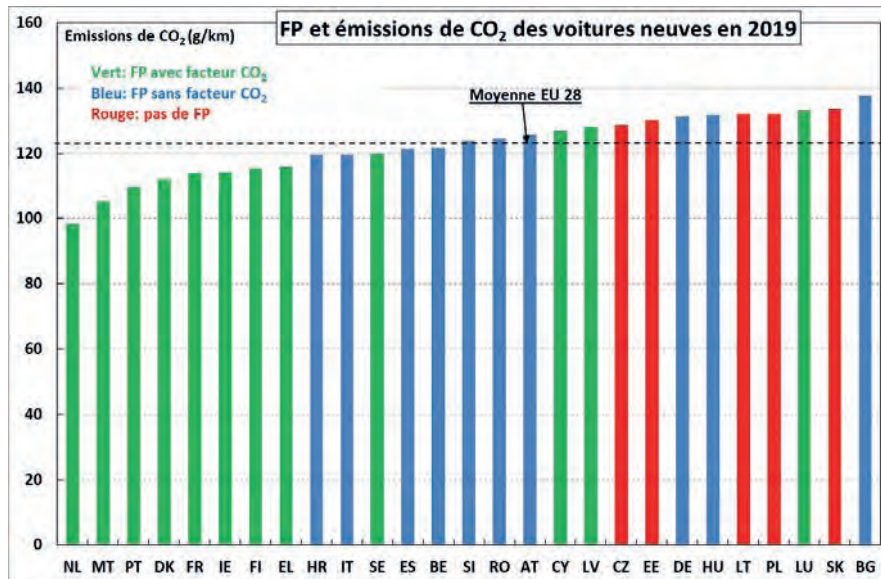


FIGURE 2 : Type de fiscalité à la possession (FP) et moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2019 dans les États membres de l'Union européenne

3.4 POIDS RELATIFS DE LA FA ET DE LA FP

On a identifié, aux paragraphes précédents, une corrélation entre le type de fiscalité à l'achat (FA) et les émissions de CO₂ des voitures neuves ainsi qu'une corrélation entre le type de fiscalité à la possession (FP) et les émissions de CO₂ des voitures neuves. Pour avancer plus loin dans l'analyse et identifier quel est l'élément déter-

minant (FA ou FP), il est nécessaire de mesurer le poids relatif de la FA et de la FP. En effet, le prix reste le premier facteur déterminant sur la décision d'achat mentionné par les citoyens (voir paragraphe 1.5). À cette fin, on a établi la moyenne, sur l'échantillon de 16 voitures, de la FA et de la FP dans les 16 États membres qui appliquent les deux

outils fiscaux²⁸. Les résultats sont présentés au TABLEAU 8 :

- en moyenne, la FA « pèse » beaucoup plus lourd que la FP (23 fois très exactement); il semble dès lors raisonnable de postuler que la FA exerce une plus grande influence sur les comportements d'achats que la FP ;
- la France, dont la FP est particulièrement basse, tire la moyenne du rapport FA/FP vers le haut, mais de manière limitée cependant : en excluant ce pays du calcul, le rapport FA/FP moyen calculé sur les 15 autres pays est de 22,60 (contre 23,00 en incluant la France);
- les 9 premiers pays du classement CO₂ ont tous un rapport FA/FP supérieur à 14 ;
- dixième pays du classement CO₂, l'Italie fait exception, avec le rapport FA/FP le plus faible (2,31), devant la Belgique (2,91) et l'Autriche (3,01); le cas de l'Italie est intéressant en ce qu'il illustre le fait que, si la fiscalité est un facteur déterminant des caractéristiques environne-

mentales des voitures neuves, il n'est pas le seul ; les habitudes socio-culturelles ont également leur importance, avec notamment une « préférence » historique pour les petites voitures en Italie, patrie du fabricant Fiat ; ainsi, la masse et la puissance des véhicules neufs vendus dans ce pays demeurent très sensiblement inférieures à la moyenne européenne : 1 315 kg et 83 kW en Italie en 2019 contre 1 415 kg et 102 kW en moyenne en Union européenne et 1 493 kg et 117 kW en Allemagne²⁹ ;

- le benchmarking réalisé en 2013 (calculs relatifs à l'année 2011) faisait apparaître un rapport FA/FP de 1,2 en Belgique (0,1 en intégrant l'effet des primes fédérales - supprimées fin 2011 - pour l'achat d'un véhicule peu émetteur de CO₂); ce rapport est aujourd'hui de 2,91. Ce rapport est le deuxième plus faible après l'Italie (2,31) et juste avant l'Autriche (3,01); avec un rapport FA/FP de 2,91, la Belgique se situe 7,9 fois sous la moyenne des 16 pays qui appliquent à la fois une FA et une FP.

²⁸ La Suède n'a pas été prise en compte : un bonus y existait en 2019, attribué aux voitures présentant des émissions officielles de CO₂ inférieures à 60 g/km (NEDC); notre échantillon n'en comporte pas

²⁹ ICCT. 2021. *European vehicle market statistics* - Pocketbook 2020/21

TABLEAU 8 : montant moyen de la FA et de la FP (calculé sur l'échantillon de 16 voitures) dans les 16 États membres qui appliquent les deux outils fiscaux

	FA	FP	FA / FP
AT	2 476 €	824 €	3,01
BE	1 090 €	375 €	2,91
CY	625 €	94 €	6,62
DK	37 032 €	641 €	57,78
EL	11 441 €	164 €	69,62
ES	2 132 €	87 €	24,42
FI	9 534 €	201 €	47,51
FR	2 275 €	10 €	227,54
HR	3 563 €	116 €	30,62
HU	721 €	122 €	5,91
IE	12 363 €	494 €	25,01
IT	967 €	419 €	2,31
MT	8 544 €	178 €	48,14
NL	15 827 €	1 083 €	14,61
PT	7 190 €	254 €	28,34
SI	3 547 €	127 €	28,00
MOYENNE	7 458 €	324 €	23,00

À titre illustratif, la **FIGURE 3** présente, pour les 27 États membres (classés par ordre croissant d'émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2019), les montants de la FA et de 5 fois la FP dus pour une voiture

« moyenne » de notre échantillon, à savoir l'Opel Combo Life Édition 1.2 Turbo essence. On a adopté 5 fois la FP à la fois pour visibiliser celle-ci sur le graphique et pour donner une meilleure représen-

tation du poids de la fiscalité à la possession dans le processus de décision d'achat, 5 ans pouvant être considérés comme représentatifs de la période au bout de laquelle la personne ayant acquis le véhicule neuf remplace celui-ci.

Il apparaît clairement que les pays présentant les moins bonnes performances en termes d'émissions

de CO₂ des véhicules neufs utilisent peu l'outil fiscal et que, *a contrario*, ceux présentant les meilleures performances, appliquent une fiscalité à l'achat et une fiscalité à la possession d'autant plus élevées que les émissions de CO₂ sont basses, ceci étant particulièrement vrai pour la fiscalité à l'achat dont le poids est beaucoup plus élevé que celui de la fiscalité à la possession.

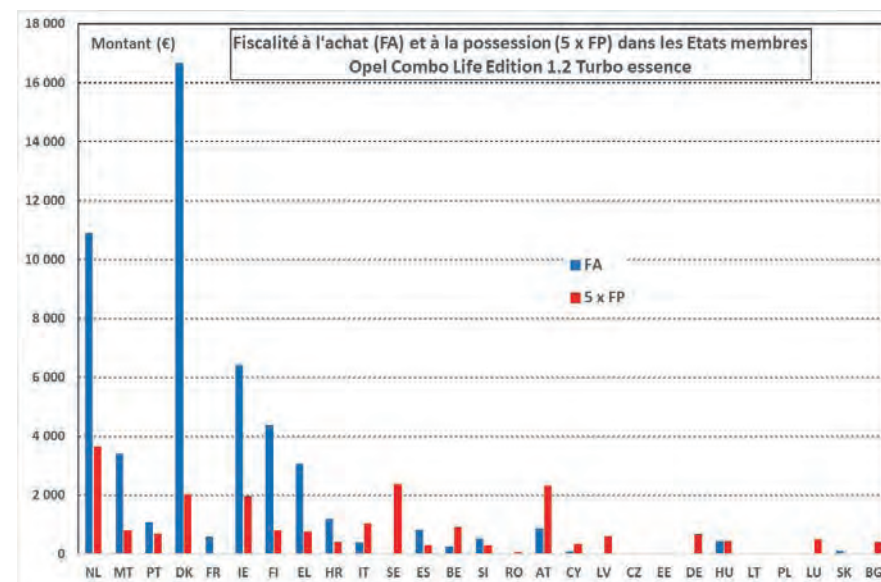


FIGURE 3 : Montants de la fiscalité à l'achat (FA) et de 5 fois la fiscalité à la possession (5 x FP) dus sur une Opel Combo Life Édition Turbo essence dans les 27 États membres (classés par ordre croissant d'émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2019)

3.5 ÉVOLUTIONS DES ÉMISSIONS DE CO₂ EN BELGIQUE ET DANS LES PAYS VOISINS

La **FIGURE 4** présente l'évolution des émissions de CO₂ (mesurées selon le test et les procédures NEDC) des voitures neuves vendues en Belgique, dans ses pays voisins et en moyenne européenne. Les deux pays sans fiscalité à l'achat (Allemagne et Luxembourg) se situent au-dessus de la moyenne européenne et ont continué à s'en écarter au cours de la période considérée (2007-2019). La Belgique, nettement sous la moyenne européenne au début de la période, s'en est fortement rapprochée à partir de 2013. Les primes fédérales à l'achat de véhicules peu émetteurs

(budget alloué de l'ordre de 5 M€ en 2007, 40 M€ en 2008, 50 M€ en 2009, 210 M€ en 2010 et près de 300 M€ en 2011) ont permis de faire baisser les émissions de manière très sensible mais non durable : leur suppression en 2012 s'est directement traduite par une remontée des émissions. Aux Pays-Bas, la forte baisse des émissions en 2015 est difficile à expliquer. La très forte diminution en 2018 et 2019 trouve quant à elle son explication dans le pourcentage élevé de voitures électriques dans le marché du neuf (voir paragraphe 3.9.3).

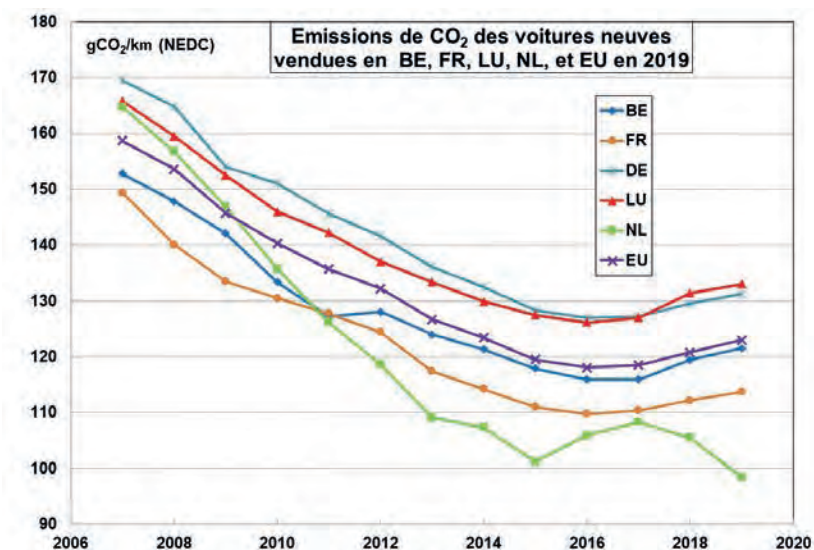


FIGURE 4 : Évolution des émissions de CO₂ (NEDC) des voitures neuves vendues en Belgique, dans les pays voisins (Allemagne, France, Pays-Bas) et en moyenne européenne

3.6 FOCUS SUR LES 3 RÉGIONS BELGES

En Belgique, le signal-prix demeure presque insignifiant pour la majorité des immatriculations, et ce dans les 3 régions du pays (**FIGURE 5**). La valeur moyenne de la FA calculée sur l'échantillon de 16 voitures est de 1514 euros en Wallonie, 1 467 euros à Bruxelles et 719 euros en Flandre. Il convient de remarquer que la valeur moyenne de 1 514 euros en Wallonie est « tirée vers le haut » par les 3 véhicules les plus puissants de l'échantillon ; 10 véhicules ont une FA inférieure à 1000 euros et 7 une FA inférieure à 500 euros.

(140 kW) est nettement supérieure à la moyenne, est soumise à une taxe qui se différencie sensiblement de celle des véhicules présentant des émissions proches. À cette exception près, la FA due sur les véhicules émettant entre 100 et 140 gCO₂/km ne constitue pas un incitant à orienter son achat vers un véhicule moins émetteur. Le très faible niveau de la FA et du facteur de proportionnalité entre les émissions de CO₂ et le montant de la FA explique que la réforme fiscale introduite en Flandre a été totalement inefficace au regard de son objectif annoncé (voir paragraphe 1.6) : les émissions de CO₂ des voitures neuves ont évolué de la même manière dans les trois régions du pays entre 2008 et 2020 (**FIGURE 6**). Le bonus-malus wallon et la réforme fiscale en Flandre ont donc été tout à fait inopérants.

La moyenne des émissions de CO₂ en Belgique était de 121,5 gCO₂/km NEDC en 2019 et 83% des voitures neuves immatriculées cette année émettaient moins de 141 gCO₂/km³⁰. Seule la Mercedes CLA 220 d (émissions de 111 gCO₂/km), dont la puissance

30 FEBIAC. 2022. *Immatriculations de voitures neuves par classe de CO₂ et par région (statistiques)* [En ligne]

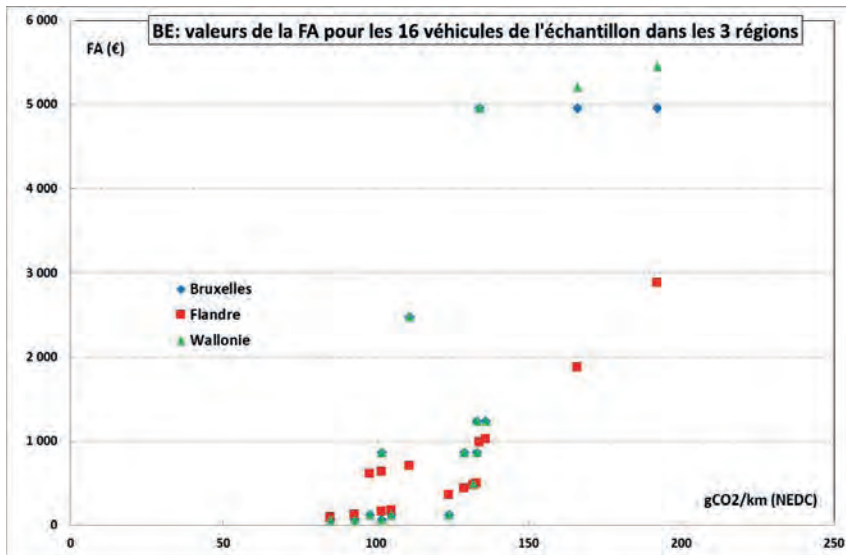


FIGURE 5 : valeurs de la fiscalité à l'achat (FA) pour les 16 voitures de l'échantillon à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie

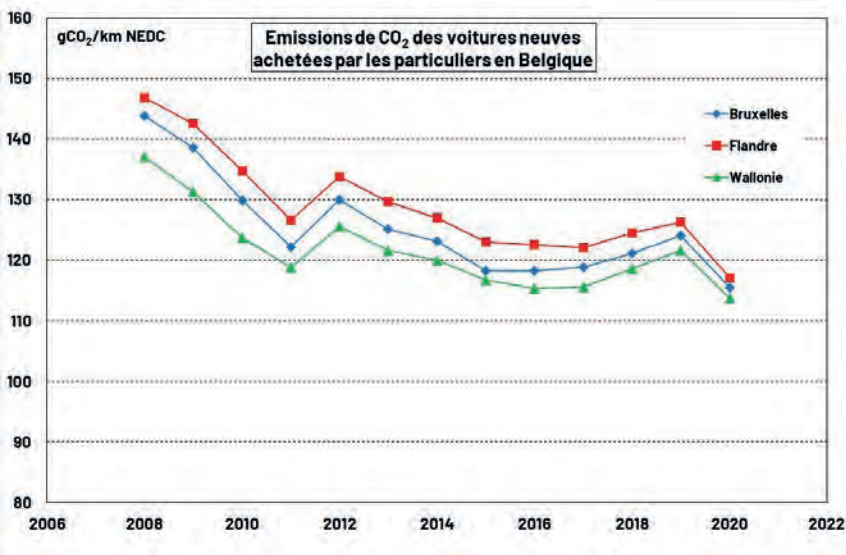


FIGURE 6 : Belgique : évolution des émissions de CO₂ des voitures neuves achetées par les particuliers dans les trois régions du pays

3.7 NIVEAU ET PROGRESSIVITÉ DE LA FA

Pour chacun des 15 États membres européens appliquant une fiscalité à l'achat, on a tracé un diagramme sur lequel on a tracé la droite de corrélation linéaire entre les émissions de CO₂ (essence et diesel confondus) et le montant de la FA. Le coefficient directeur de la droite a été adopté comme « facteur de proportionnalité ». Si cette approche fait fi de la complexité

de certaines formules de calcul de la FA (qui intègrent parfois bien d'autres facteurs que les seules émissions de CO₂), elle fournit néanmoins une bonne approximation de la manière dont la FA varie – ou non – en fonction des émissions de CO₂. Un exemple est fourni à la FIGURE 7 pour Malte et le Portugal, respectivement deuxième et troisième pays du classement CO₂ en 2019.

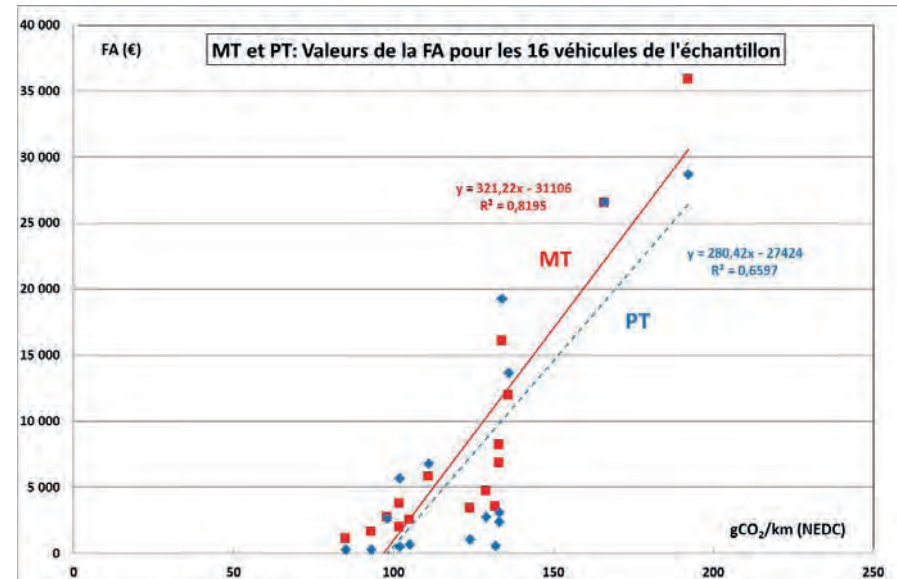


FIGURE 7 : Valeurs de la FA pour les 16 véhicules de l'échantillon et droites de corrélation pour Malte et le Portugal

Le **TABLEAU 9** présente, pour les 15 pays appliquant une FA dont le calcul prend en compte les émissions de CO₂ : la moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2019, la moyenne de la FA sur l'échantillon de 16 voitures et le facteur de proportionnalité comme défini ci-dessus. La **FIGURE 8** présente les mêmes données sous forme graphique.

Pour les 5 premiers pays du tableau 9 (ceux où la moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves sont les plus faibles), la valeur moyenne de la FA moyenne vaut 14 174 € et la valeur moyenne du facteur de proportionnalité vaut 391 €/gCO₂/km ; pour les

5 pays suivant, il s'agit de 7 574 € et 259 €/gCO₂/km et pour les 5 derniers de 1 974 € et 95 €/gCO₂/km. Ainsi, il apparaît clairement que les pays où les émissions de CO₂ des voitures neuves sont les plus basses sont globalement ceux avec une fiscalité à l'achat dont le niveau moyen est élevé et dont la proportionnalité aux émissions de CO₂ est élevée. Les valeurs de la FA moyenne et du facteur de proportionnalité des trois régions belges (trois dernières lignes du **TABLEAU 9**) sont relativement proches, ce qui explique que les émissions de CO₂ le sont aussi. Le système flamand, comme décrit au paragraphe 1.6, a limité le facteur de proportionnalité moyen.

TABLEAU 9 : FA moyenne sur l'échantillon, facteur de proportionnalité entre les émissions de CO₂ et la FA et valeur moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves pour les 15 États membres appliquant une FA dont le calcul intègre les émissions de CO₂

ÉTAT	GCO2/KM NEDC	FA MOYENNE (€)	FACTEUR DE PROPORTIONNALITÉ (€/GCO2/KM)
NL	98,4	15 827	422,9
MT	105,3	8 544	321,2
PT	109,4	7 190	280,4
DK	111,9	37 032	777,6
FR	113,7	2 275	150,6
IE	114,0	12 363	379,2
FI	115,3	9 534	391,9

EL	115,6	11 441	346,2
HR	119,4	3 563	148,1
IT	119,4	967	30,1
ES	121,3	2 132	85,0
BE	121,5	1 090	30,6
SI	123,7	3 547	178,4
AT	125,5	2 476	133,2
CY	126,8	625	46,6
WALLONIE	121,9	1 514	54,847
BRUXELLES	122,2	1 467	50,952
FLANDRE	121,1	719	22,948

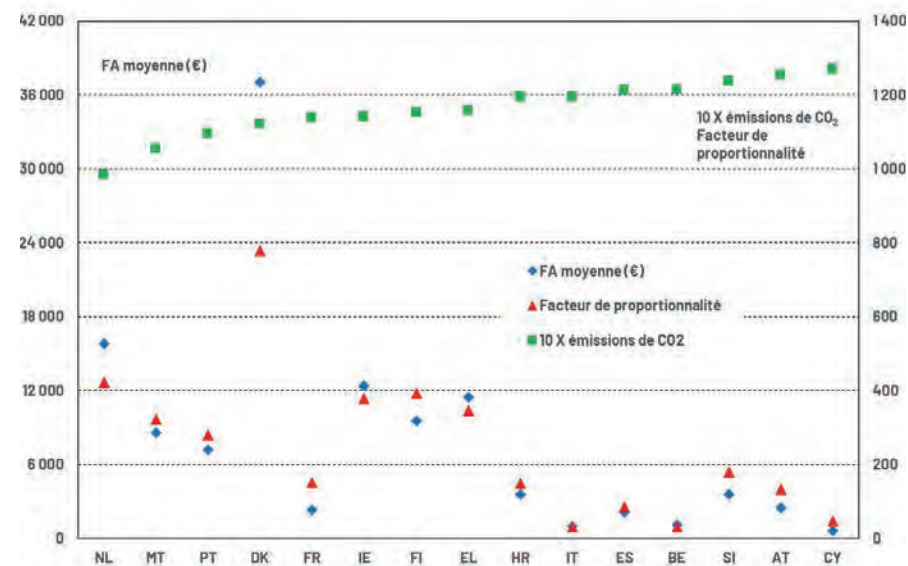


FIGURE 8 : FA moyenne sur l'échantillon, facteur de proportionnalité entre les émissions de CO₂ et la FA et valeur moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves (multipliées par 10 pour être visibles sur le graphique) pour les 15 États membres appliquant une FA dont le calcul intègre les émissions de CO₂

3.8 TAUX DE MOTORISATION ET ÂGE DU PARC AUTOMOBILE

Une fiscalité à l'achat élevée décourage-t-elle la population d'acheter des véhicules et se traduit-elle nécessairement par un âge moyen du parc automobile supérieur à la moyenne ? Les deux figures suivantes apportent un élément de réponse à ces questions. La plupart des pays où la fiscalité à l'achat est la plus élevée (qui sont aussi, globalement, ceux où les émissions de CO₂ sont les plus faibles) présentent un taux de motorisation inférieur à la moyenne européenne (FIGURE 9). À ce sujet, il convient de remarquer que le taux de

motorisation moyen en Europe, égal à 531 voitures pour 1 000 habitants (toutes personnes confondues, y compris les enfants et les personnes en incapacité de conduire), devrait fortement diminuer pour assurer la durabilité du système de transport. Le taux de remplissage moyen des voitures (de l'ordre de 1,3 personne par voiture en Belgique) laisse encore beaucoup de marge pour rentabiliser l'usage des voitures, sans compter les possibilités offertes par le transfert vers les modes les moins polluants.

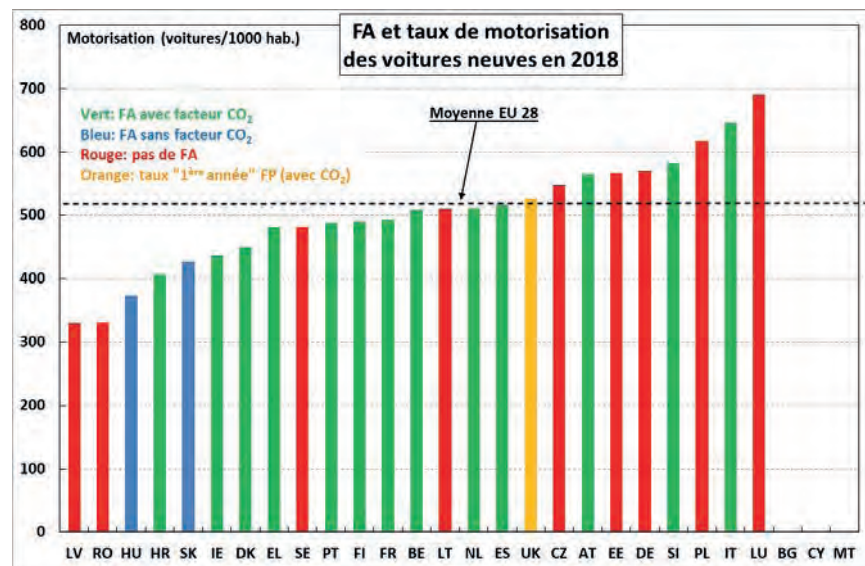


FIGURE 9 : type de fiscalité à l'achat et taux de motorisation dans les États membres européens en 2018 – Source des données : ACEA³¹; Bulgarie, Chypre et Malte : données manquantes

La FIGURE 10 fait clairement apparaître qu'une fiscalité à l'achat élevée n'est nullement synonyme de parc automobile vieillissant. Ainsi, les 3

États où la fiscalité est la plus élevée (Danemark, Pays-Bas et Irlande) présentent un parc automobile plus jeune que la moyenne européenne.

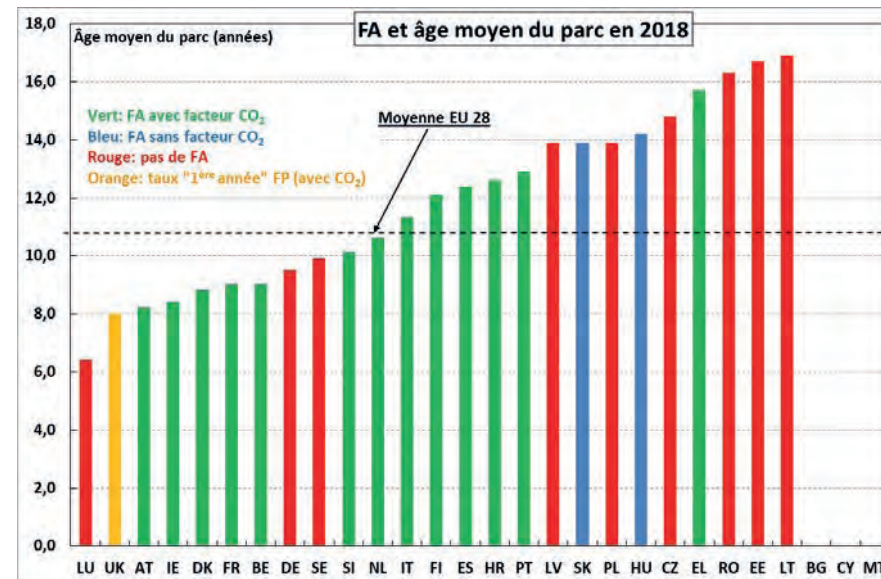


FIGURE 10 : type de fiscalité à l'achat et âge du parc automobile dans les États membres européens en 2018 – Source des données : ACEA³²; Bulgarie, Chypre et Malte : données manquantes

31 ACEA. 2021. The Automobile Industry Pocket Guide

32 ACEA. 2021. The Automobile Industry Pocket Guide

3.9 PAYS-BAS : LE « BEST IN CLASS », DE MULTIPLES ENSEIGNEMENTS

3.9.1. Une fiscalité performante

Le cas des Pays-Bas est particulièrement emblématique. Ce pays occupait, en 2007, la 17^{ème} place du classement des États membres de l'Union européenne sur base des émissions de CO₂ des voitures neuves qui y sont vendues. L'utilisation de l'outil fiscal dans l'objectif clair et assumé de faire baisser les émissions de CO₂ a porté ses fruits (figure 4) : les Pays-Bas se hissaient à la 14^{ème} place en 2008, la 10^{ème} en 2009, la 8^{ème} en 2010, la 4^{ème} en 2011 la 3^{ème} en 2012 et la 1^{ère} en 2013 ; le pays conservait cette première place en 2014 et 2015, se faisait doubler en 2016 par le Portugal puis repassait en tête en 2018 et y restait en 2019 et 2020.

Le mode de calcul de la fiscalité à l'achat (FA) a évolué sur cette période d'une quinzaine d'années, mais est resté caractérisé par des tarifs élevés et une forte proportionnalité aux émissions de CO₂. Ceci apparaît clairement à la figure 11 sur laquelle sont reportés les tarifs de la FA pour les 16 véhicules de l'échantillon en fonction de leurs émissions de CO₂, et ceci aux Pays-Bas et en Belgique.

Fait remarquable : bien que les accises sur le diesel y sont longtemps restées très inférieures aux accises sur l'essence, le nombre de voitures diesel dans ce pays reste très en-dessous de la moyenne européenne, ceci en raison d'un différentiel marqué entre la FA due sur une voiture essence et celle due sur une voiture diesel (FIGURE 11).

3.9.2. Des tarifs élevés et une forte proportionnalité aux performances environnementales

La FIGURE 12 présente les lois d'évolution de la fiscalité à l'achat en fonction des émissions de CO₂ :

- la FA augmente linéairement avec les émissions de CO₂ (WLTP), le coefficient de proportionnalité augmente par paliers (TABLEAU 9) ; le coefficient pour la catégorie médiane (92 à 133 gCO₂/km WLTP) est de 129 €/gCO₂/km, soit près du double des recommandations faites par la Commission européenne en 1995 (voir paragraphe 1.2) ;
- un tarif minimal (366 € en 2020) est applicable dès que les émis-

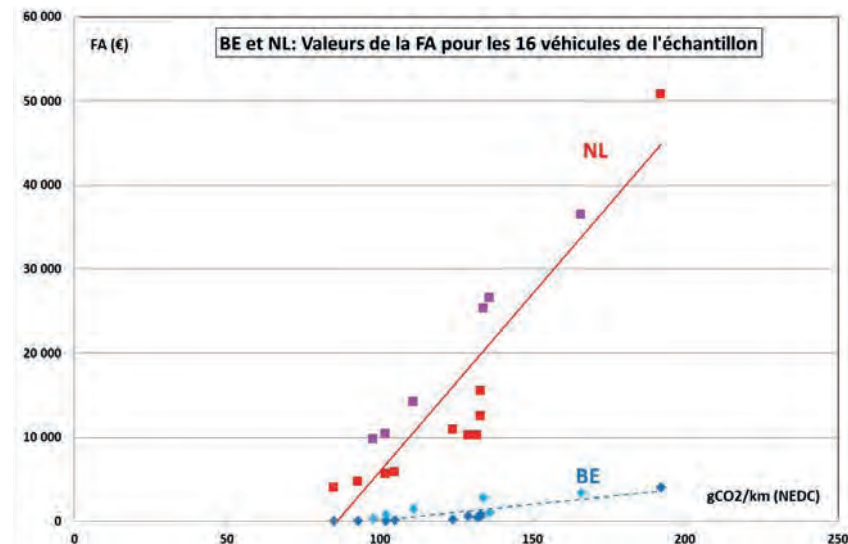


FIGURE 11 : Montants de la fiscalité à l'achat (FA) aux Pays-Bas (points rouges et roses) et en Belgique (points bleus) pour les 16 véhicules de l'échantillon en fonction de leurs émissions de CO₂ ; points rouge foncé et bleu foncé : motorisations essence, points roses et bleu clair : motorisations diesel

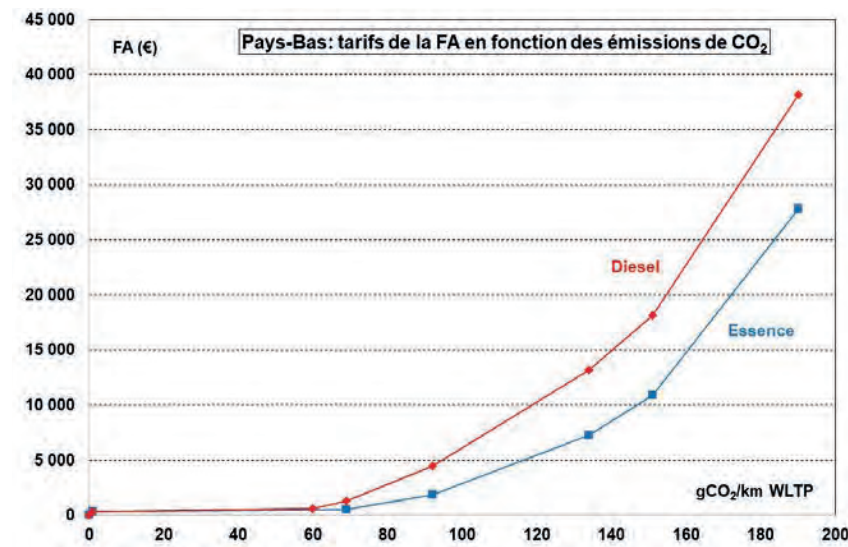


FIGURE 12 : Tarifs de la fiscalité à l'achat aux Pays-Bas : la FA est fonction des émissions de CO₂ (WLTP) ; le facteur de proportionnalité varie par paliers (tableau 10)

sions sont supérieures ou égales à 1gCO₂/km;

- les véhicules « zéro émission », soit les véhicules « tout électriques », à batteries ou à pile à combustible (hydrogène) sont donc exemptés de FA ;

- un supplément est d'application pour les véhicules diesel, son montant est de 78,82 € par gCO₂/km au-dessus de 59 gCO₂/km.

TABLEAU 10 : Pays-Bas : facteurs de proportionnalité de la FA aux émissions de CO₂ (en €/gCO₂/km) en 2020

DE (GCO2/KM WLTP)	A (GCO2/KM WLTP)	€/GCO2/KM
0	0	0
1	68	2
69	91	59
92	133	129
134	150	212
151	/	424

3.9.3 Une fiscalité qui porte ses fruits quand l'offre est présente

Dès 2015, les Pays-Bas ont appliqué un tarif de FA nul pour les seuls véhicules émettant 0 gCO₂/km. Le pourcentage de véhicules tout électriques (BEV) vendus dans ce pays n'a toutefois pas connu de croissance marquée jusqu'en 2017, le nombre de voitures électriques présentes sur le marché

demeurant très faible. À partir de 2018, l'offre de véhicules de type BEV s'est progressivement étoffée en raison de la manière dont les constructeurs ont répondu au dilemme face auquel ils se trouvaient. Pour atteindre l'objectif de 95 gCO₂/km (NEDC) en 2021, deux options s'offraient à eux. Rappelons que l'objectif se rapporte à la moyenne des émissions de CO₂ calculée sur l'ensemble des voitures vendues

par un constructeur (ou groupe de constructeurs) sur une année. Pour atteindre cet objectif, soit ils réduisaient fortement la taille, la masse et la puissance des véhicules (logique de downsizing au cœur du projet LISA Car). Ce qui n'était pas très intéressant d'un point de vue économique (les marges bénéficiaires diminuant avec la taille des véhicules). Soit ils augmentaient sensiblement le pourcentage de voitures électriques (dont les émissions de CO₂ sont officiellement nulles), ce qui leur permettait de faire baisser la moyenne des émissions de CO₂ des voitures qu'ils vendaient tout en continuant à vendre des voitures lourdes et puissantes

(et électriques) sur lesquelles leurs marges bénéficiaires demeuraient confortables. C'est cette deuxième option qu'on choisie les constructeurs, avec une offre s'étoffant à partir de 2018. Le **TABLEAU 11** présente les pourcentages de BEV vendus sur la période 2017-2020 en Europe, aux Pays-Bas et en Suède. Dans ce pays (qui n'applique pas de fiscalité à l'achat), un bonus pour l'achat de BEVs a été introduit en 2018 (voir paragraphe 3.3). Cet incitant semble moins performant que le système néerlandais caractérisé par une fiscalité à l'achat élevée et croissante avec les émissions de CO₂ mais nulle pour les BEV.

TABLEAU 11 : Pourcentages de BEV dans les ventes de voitures neuves en Europe, aux Pays-Bas et en Suède

	2017	2018	2019	2020
EU 27	0,7%	1,0%	1,9%	5,4%
NL	2,4%	6,0%	13,9%	20,6%
SE	1,1%	2,0%	4,4%	9,6%



CONCLUSIONS



Les performances environnementales des voitures neuves vendues dans un pays dépendent bien évidemment de nombreux facteurs, notamment d'ordre socio-économique et culturel. Ainsi, lorsque le niveau de vie moyen est faible, les personnes ont tendance à acheter des voitures plus modestes, plus légères, moins puissantes et donc consommant moins d'énergie et émettant moins de CO₂ à l'échappement (pour les motorisations thermiques). Par ailleurs, les populations des pays où sont présents de « grands » constructeurs nationaux (Allemagne, France, Italie) ont tendance à privilégier les voitures de ces constructeurs (Audi, BMW, Mercedes et VW en Allemagne, Citroën, Peugeot et Renault en France, Fiat en Italie).

La fiscalité peut cependant jouer un rôle non négligeable dans le choix d'un véhicule. Tout laisse à penser que c'est au moins le cas pour les 9 premiers pays du « classement CO₂ » (le premier pays étant celui

où la moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves est la plus faible, **TABLEAU 1**). Il s'agit de pays de traditions culturelles et de niveaux socio-économiques très variés : Pays-Bas, Malte, Portugal, Danemark, France, Irlande, Finlande, Grèce, Croatie. Tous ont en commun un niveau moyen de taxation à l'achat fort élevé ; la taxe à l'achat y est par ailleurs fortement corrélée aux émissions de CO₂ des véhicules. Le facteur de proportionnalité entre les émissions et la taxe est dans tous les cas nettement supérieur à la recommandation faite par la Commission européenne en 1995 (45 euros par gCO₂/km, soit 77,6 euros 2022). Il s'agit là des deux caractéristiques principales d'une fiscalité à l'achat performante. Pour exprimer tout son potentiel, celle-ci doit également être lisible et jouir d'une bonne communication quant à son objectif. À cet égard, le système appliqué aux Pays-Bas constitue un exemple inspirant.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ACEA. 2022. *New passenger cars by segment in the EU* [en ligne]

ACEA. 2021. *New passenger car registrations by market in the EU + EFTA* – Press release, 4 February 2021

ACEA. 2021. *The Automobile Industry Pocket Guide*

ACEA. 2020. *The Automotive Industry Pocket Guide 2020-2021*

ACEA. 2020. *ACEA Tax Guide 2020*

Autotrader. 2017. *The Car Buyers Report – not used, not new, but next*

Commission européenne. 1995. *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, Une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant, COM(95) 689 final*

Courbe P. 2021. *L'automobile en questions – 18 fiches pour (mieux) comprendre et décider*

Courbe P. 2021. *Voitures et CO₂. Saison 3 : évitements.* Canopea [En ligne]

Courbe P. 2014. *La taxation à l'achat et le contrôle des performances environnementales du parc automobile. Mise en perspective européenne.* Bulletin de documentation. Service public fédéral Finances

EEA. 2020. *Monitoring CO₂ emissions from passenger cars and vans in 2018.* Report N° 02/2020

European Commission. 2020. *Excise duty tables – Part 2 Energy products and Electricity*

FEBIAC. 2022. *Immatriculations de voitures neuves par classe de CO₂ et par région (statistiques)* [En ligne]

ICCT. 2021. *European vehicle market statistics – Pocketbook 2020/21*

ICCT. 2020. *European vehicle market statistics. Pocketbook 2019/20 et Pocketbook 2020/2021*

Joint Research Center. 2013. *Tank to wheels report – Version 4.0*

Le Soir. 26 mars 2021. Rencontre avec Luca De Meo, grand patron de Renault et visionnaire de l'automobile [En ligne]

LowCVP. 2019. Consumer research examining the importance of total cost of ownership during the car buying process

OECD. 1997. OECD proceedings. Towards sustainable transportation. The Vancouver Conference

Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) no 443/2009 et (UE) no 510/2011

FISCALITÉ DES ÉTATS MEMBRES : SITES INTERNET CONSULTÉS

ALLEMAGNE

https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html

AUTRICHE

<https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/kraftfahrzeuge/Normverbrauchsabgabe-%C3%9C-bersicht/NoVA-Steuersatz.html>

<https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/kraftfahrzeuge/kraft->

[fahrzeugsteuer/steuersatz-kfzst.html](#)

<https://formulare.bmf.gv.at/service/formulare/inter-Steuern/pdfd/9999/NOVA2a.pdf>

<https://onlinerechner.haude.at/BMF-NoVAREchner>

<https://webservices.ak-ooe.at/pls/apex/f?p=119:2:::NO::>

BELGIQUE

https://belastingen.vlaanderen.be/BIV_tarief-niet-leasing-persoonenwagens%2C-auto-voor-du-bbel-gebruik-en-minibussen

https://belastingen.vlaanderen.be/VKB_BIV_Tijdelijke-vrijstelling-voor-plug-in%20hybride-voertuigen-en-CNG/LNG-voertuigen

https://belastingen.vlaanderen.be/JVKB_tarief-vergroende-jaarlijkse-verkeersbelasting-voor-de-persoonenauto%E2%80%99s-en-aanverwanten-die-bij-de-div

BULGARIE

<https://www.minfin.bg/bg/779>

https://www.calculator.bg/1/avtomobil_danak.html

<https://www.sba.bg/snews-/v/1050/Vazhno-za-avtomobilistite:-Promeni,-koito-vlizat-v-sila-ot-2020-g./>

<https://www.mrrb.bg/bg/zakonzamestnite-danuci-i-taksi/>

<https://www.minfin.bg/bg/779>

CHYPRE

<https://www.minfin.gr/-/url-node-7577?inheritRedirect=true>

<https://www.mof.gov.cy/mof/customs/customs.nsf/All/9E-57822146B71139C22583CA-003C080A?OpenDocument>

<https://www.rhinocarhire.com/Drive-Smart-Blog/Drive-Smart-Cyprus/Cyprus-Import-Tax-Road-Tax-Changes.aspx>

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=744/1546297200

CROATIE

<https://www.porezna-uprava.hr/Gradani/Stranice/Motorna%20vozila/Vlasnik.aspx>

<https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/visine-i-nacin-obracuna-trosarina-posebni-poreza/motorna-vozila/3633>

https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Trosarine/Posebni%20porezi/Motorna%20vozila/Zakon%20o%20posebnom%20porezu%20na%20motorna%20vozila%20-%20PRO%20C4%8CI%20C5%A0%20C4%86E-NI%20TEKST_16.12.2019.pdf

<https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/>

dotatne-informacije-o-trosarina-i-posebnim-porezima/posebni-porez-na-motorna-vozila-3650/informativni-kalkulator-za-izracun-ppmv-a/4838

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetail.html?id=3213/1424159082&-taxType=Other+direct+tax

DANEMARK

<https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebgraenser-i-lovgivningen/registrering-safgiftsloven/>

<https://skat.dk/SKAT.aspx?old=1948286>

<https://www.retsinformation.dk/eli/Ita/2019/177>

<https://www.retsinformation.dk/eli/Ita/2020/228>

<https://skat.dk/SKAT.aspx?oid=2234530>

ESPAGNE

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/_Presentacion/Procedimientos_y_gestiones_en_la_Aduana/_PARTICULARES/Vehiculos/_INFORMACION/Infor-

macion_general/Despues_de_la_Aduana__Saber_mas.shtml

https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/La_Agencia_Tributaria/Campanas/Impuesto_Especial_sobre_Determinados_Medios_de_Transporte/Impuesto_Especial_sobre_Determinados_Medios_de_Transporte.shtml

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-28741&tn=1&p=20121228#a70>

<https://www.boe.es/buscar/pdf/1999/BOE-A-1999-1826-consolidado.pdf>

FINLANDE

<https://vm.fi/autovero>

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941482>

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20031281>

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/ajoneuvoveron-rakenne-ja-maara>

FRANCE

<https://www.caroom.fr/guide/administratif/carte-grise/bonus-malus>

<https://www.largus.fr/actualite-automobile/malus-ecologique-2020-durcissement-du-bareme-et-deux-grilles-en-2020-10014394.html>

<https://www.largus.fr/actualite-automobile/prime-a-la-conversion-2020-les-montants-et-conditions-dattribution-10238400.html>

<https://www.economie.gouv.fr/cedef/bonus-malus-automobile>

GRÈCE

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=216/1577833200

<https://ektelonistiki.gr/%CF%85%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CF%84%CE%AD%CE%BB%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BD%CF%8C%CE%BC%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82-2/>

https://www.ektelonistika.gr/view_cat.php?cat_id=531

https://www.aade.gr/sites/default/files/2020-07/09.aftoliki-ta_oximata_forologia.pdf

HONGRIE

<https://regisztraciosado.hu/>

https://nav.gov.hu/nav/ado/regisztracios_ado

<https://szamoldki.hu/hu/kalkulator/gepjarmu-ado-sulyado-kalkulator/tudta-e>

IRLANDE

<https://www.ros.ie/evrt-enquiry/vrt-enquiry.html?execution=e1s1>

<https://www.vrt.ie/faq/vehicle-registration-tax/>

<https://www.revenue.ie/en/importing-vehicles-duty-free-allowances/documents/vrt/finance-act-1992-non-statutory-consolidation.pdf>

https://www.completecar.ie/how_much_vrt_paid_ireland

<https://www.gov.ie/en/publication/41c9cc-motor-tax-rates/>

ITALIE

<http://www.aci.it/i-servizi/guide-utili/guida-pratiche-auto/costi-per-la-registrazione-al-pra.html>

<https://www.lautomobile.aci.it/articoli/2019/02/28/lauto-in-italia-tra-bonus-e-malus.html>

<https://ecobonus.mise.gov.it/faq/veicoli>

<https://www.hdmotori.it/aut/articoli/n514862/bollo-auto-2020-calcolo-scadenze-agevolazioni/>

<https://www.automobile.it/magazine/burocrazia/calcolo-bollo-auto-1885#calcolo-bollo-auto-kw>

LETTONIE

<https://www.csdd.lv/transportlidzekla-ekspluatācijas-nodoklis/likme-vieglajiem-auto-nodokla-likmes-no-01-01-2019>

LUXEMBOURG

<https://douanes.public.lu/fr/vehicules/taxe-vehicules-auto-moteurs.html>

<https://www.acl.lu/fr-fr/tests-conseils/conseils/voitures/calcul-de-votre-taxe-auto>

MALTE

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=1901/1577833200

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=425/1577833200

<https://legislation.mt/eli/cap/368/mlt/pdf>

<https://www.transport.gov.mt/land/schemes/transport-schemes-2020/electric-vehicles-plug-in-hybrids-3707>

<https://www.transport.gov.mt/Land-register-and-licensing-a-motor-vehicle-registration-tax-rates.pdf-f942>

<https://www.transport.gov.mt/POL-33-List-of-Annual-Circulation-Fees-Version-11-1st-January-2018.pdf-f4115>

PAYS-BAS

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/bpm/

https://download.belastingdienst.nl/belastingdienst/docs/bpm_tarieven_bpm0651z8fd.pdf

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/motorrijtuigenbelasting/

<https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/hulpmiddel-motorrijtuigenbelasting-berekenen>

PORTUGAL

<https://impostosobreveiculos.info/>

<https://impostosobreveiculos.info/english/portuguese-taxes-on-cars/>

https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/codigos_tributarios/iuc/Pages/codigo-do-iuc-indice.aspx

ROUMANIE

<https://www.dacia.ro/detalii-rambla.html>

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=3301/1577833200

<http://www.inmatriculari-auto-bucuresti.ro/calculator-taxa-auto.php>

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=801/1577833200

<https://www.noulcodfiscal.ro/titlu-9/capitol-4/>

<https://lege5.ro/Gratuit/ha4tomrvge/calculul-impozitului-norma-metodologica?dp=ha3tgn-bqgyydg>

SLOVAQUIE

<https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel>

SLOVÉNIE

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=812/1577833200

<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlid=201359&stevilka=2360>

https://www.fu.gov.si/davki_in_druge_dajatve/podrocja/davek_na_motorna_vozila_dmv/#c4642

SUÈDE

<https://www.bilsweden.se/miljo-sakerhet/klimatbonusbilar/miljobilslista>

<https://www.transportstyrelsen.se/bonusmalus>



CANOPEA

CANOPEA

BOULEVARD ERNEST MÉLOT 5 - 5000 NAMUR

T. 081 390 750 / WWW.CANOPEA.BE