

# 4 Taxer l'utilisation des véhicules

## 4.1. Introduction

Dans la plupart des pays de l'OCDE, les véhicules ont commencé à être taxés au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle jusqu'à devenir, dans bien des cas, une importante source de recettes pour les pouvoirs publics. Tous les pays membres disposent d'un arsenal d'instruments fiscaux qui leur garantissent un volume non négligeable de recettes provenant des usagers de la route, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises. La fiscalité des véhicules au sens large illustre bien l'utilisation possible de toute la panoplie des impôts sur la consommation, tels que la TVA ou d'autres impôts fondés sur la quantité (*ad quantum*) ou la valeur (*ad valorem*) (voir les définitions dans le chapitre 3). Elle a été progressivement adaptée de manière à influencer sur le comportement des consommateurs et à réduire les externalités négatives liées aux transports, en particulier les effets externes négatifs sur l'environnement.

Les taxes et autres impositions applicables aux véhicules comprennent :

- les impôts (TVA et impôts sur les ventes au détail, taxes d'immatriculation) liés à l'achat et à l'immatriculation des véhicules automobiles dus au moment de l'acquisition et/ou de la première mise en circulation du véhicule (voir Tableau annexe 4.A.1) ;
- les impôts périodiques dus au titre de la possession ou de l'utilisation des véhicules (voir Tableau annexe 4.A.2) ;
- les taxes sur les carburants routiers (voir Tableaux annexes 4.A.3 et 4.A.4) ;
- les taxes sur les carburants d'aviation (voir Tableau annexe 4.A.5) ;
- toute autre taxe et imposition liée directement ou indirectement à la possession ou à l'utilisation des véhicules, par exemple droits à l'importation, taxes sur les assurances, péages routiers, redevances basées sur la distance parcourue, redevances de congestion, taxes sur les véhicules de société, taxes sur le transport de voyageurs, etc. (les éléments repris sous ce dernier point ne sont pas traités dans la présente publication).

## 4.2. Fiscalité des véhicules à moteur

La vente et l'utilisation des véhicules à moteur génèrent des recettes considérables de TVA ou de taxes sur les ventes au détail. Ces taxes portent sur l'importation et la vente de véhicules (elles s'appliquent au prix de vente total ou, dans le cas des véhicules d'occasion, à la différence entre le prix d'achat et le prix de revente). En général, la TVA et l'impôt sur les ventes au détail s'appliquent aussi aux frais généraux d'entretien et de fonctionnement. L'assiette imposable est le plus souvent la valeur finale, toutes autres taxes incluses (par exemple, la TVA sur les carburants est prélevée sur la base du prix majoré de l'accise, voir tableaux annexes 3.A.3 et 3.A.4 dans le chapitre 3 ainsi que les Tableaux annexes 4.A.3 et 4.A.4).

La fiscalité sur les véhicules est sensible à diverses influences, au-delà de la nécessité évidente de générer des revenus. Qu'il s'agisse du contexte géographique, industriel et social ou encore des politiques liées aux questions énergétiques, aux transports, à l'urbanisme ou à l'environnement, toutes ces considérations

pèsent sur le niveau et la structure de l'imposition. Un grand nombre de ces impôts et taxes ont vu le jour alors que l'automobile était considérée comme un objet de luxe. La généralisation de l'usage des automobiles au cours des dernières décennies a diminué la progressivité de la fiscalité sur l'automobile (à l'heure actuelle, nombre de ménages à faible revenu possèdent au moins une voiture). Les dispositifs en place sont aujourd'hui de plus en plus conçus pour influencer sur le comportement des consommateurs ou des entreprises. La prise en compte des préoccupations en matière d'énergie et d'environnement a conduit à remodeler cette fiscalité en fonction de l'efficacité énergétique des véhicules, ou de leurs émissions de CO<sub>2</sub> et autres émissions polluantes. Des taxes sur l'utilisation du réseau routier ont également été créées pour financer les externalités du secteur des transports et lever des recettes supplémentaires.

Dans la plupart des pays, le montant total des recettes fiscales liées aux véhicules est composé de prélèvements ponctuels (intervenant au moment de l'achat ou de l'importation) et réguliers (lorsqu'ils visent les propriétaires de véhicules ou leur utilisation) auxquels s'ajoute un panachage d'impôts *ad valorem* (sur le prix) et *ad quantum* (fondés sur les volumes d'émissions polluantes, le poids du véhicule, la puissance du moteur, le nombre d'essieux, l'âge, la consommation spécifique moyenne de carburant, l'équipement, la suspension, la cylindrée, le nombre de sièges, le type de carburant consommé, la propulsion électrique ou la distance parcourue).

Les impôts liés à la vente, l'immatriculation et l'utilisation des véhicules à moteur (voir Tableaux annexes 4.A.1 et 4.A.2) ne peuvent être considérés de manière isolée des autres bases et taux d'imposition. Un certain nombre d'autres éléments devraient également être pris en compte dans leur analyse, tels que les taxes sur la prime d'assurance, certains péages (péages de pont ou d'autoroute, redevances de congestion, redevances kilométriques), les taxes sur les carburants, les taxes sur l'énergie et d'autres composantes de l'imposition directe, telles que le traitement des véhicules de société dans l'impôt sur le revenu des personnes physiques (Harding, 2014<sup>[1]</sup>).

#### **4.2.1. La nature et le niveau de l'imposition des véhicules à moteur varient grandement entre les pays de l'OCDE**

##### *Impôts liés à l'achat et à l'immatriculation*

Tous les pays de l'OCDE prélèvent des impôts sur l'acquisition et/ou l'immatriculation des véhicules à moteur. Ces impôts peuvent comprendre la TVA, les taxes à l'achat, les droits d'accise et d'autres droits et redevances associés à l'immatriculation d'un véhicule. Pouvant varier considérablement d'un pays à l'autre (voir Tableau annexe 4.A.1), ils reposent sur un vaste ensemble de critères ou combinaisons de critères. Il en existe cinq principaux sur la base desquels l'impôt est calculé :

- le prix ou la valeur du véhicule ;
- la puissance du moteur ou la cylindrée ;
- l'impact environnemental, notamment les émissions de polluants, de CO<sub>2</sub> et la catégorie de carburant utilisé ;
- certaines considérations sociales, telles qu'un traitement préférentiel accordé aux véhicules d'intervention d'urgence, ambulances, véhicules pour personnes handicapées, véhicules de transport public, etc.
- l'usage qui est fait du véhicule (ainsi les véhicules utilitaires peuvent être soumis à des critères particuliers, comme le nombre d'essieux, le volume de cargaison, le nombre de sièges, etc.).

Un certain nombre d'autres critères spécifiques peuvent également être pris en compte, comme le poids du véhicule, la présence d'équipements de sécurité ou d'un système d'air conditionné. Dans plusieurs pays, l'imposition dépend aussi de l'âge du véhicule.

La charge fiscale qui en résulte varie donc grandement d'un pays à l'autre, mais aussi, à l'intérieur même des pays, selon l'État, la province, la ville ou la région qui l'applique. Par exemple, au Japon, le taux de la TVA est de 10 % auquel s'ajoute une taxe d'achat de 3 %, alors que le Danemark applique un taux de TVA de 25 % et une taxe d'immatriculation qui peut atteindre 150 % de la valeur du véhicule. Cela dit, le montant dû est généralement ajusté en fonction des performances environnementales (voir section 4.4 ci-dessous).

Les véhicules à moteur ne font pas l'objet d'un volume significatif d'achats transfrontaliers motivés par la disparité des fiscalités, dans la mesure où ils ne peuvent être immatriculés que dans le pays principal d'utilisation. De même, la TVA à l'importation d'un véhicule (ou à son « acquisition » si la transaction a lieu au sein de l'UE) est généralement due dans le pays d'immatriculation. Même sur le marché commun de l'Union européenne les impôts et taux d'imposition applicables aux véhicules automobiles ne sont ni harmonisés, ni même convergents.

La fiscalité peut néanmoins influencer sur le fonctionnement du marché des véhicules à moteur, principalement au travers des taxes liées à l'immatriculation. En général, le montant de la taxe versé dans le pays de première immatriculation n'est pas restitué lorsque le véhicule est transféré dans un autre pays (par exemple, si le propriétaire déménage à l'étranger). Lorsque la taxe d'immatriculation doit (une nouvelle fois) être payée dans le pays de destination, il y a double imposition. Par ailleurs, des disparités fiscales trop importantes accentuent la fragmentation du marché automobile. Les voitures techniquement adaptées à la structure fiscale d'un pays donné (par exemple, fourchettes de puissance du moteur, politique fiscale à l'égard du diesel) sont des substituts imparfaits, perturbant la concurrence avec les modèles commercialisés dans un autre pays, doté de règles fiscales différentes. Les prix avant impôt semblent eux aussi dépendre de considérations fiscales. Dans certains cas, une disparité fiscale trop importante incite les consommateurs à réaliser leurs achats dans un pays appliquant des taxes d'immatriculation très élevées, mais dans lequel les fabricants, par compensation, pratiquent des prix plus faibles avant impôt, pour ensuite les importer et les immatriculer dans leur pays de résidence. Une telle pratique peut remettre en question les avantages que les consommateurs et le secteur sont censés retirer d'un marché concurrentiel.

#### *Impôts périodiques dus au titre de la possession ou de l'utilisation des véhicules à moteur*

Tous les pays de l'OCDE prélèvent des impôts au titre de la possession et/ou de l'utilisation des véhicules à moteur. Ces impôts englobent les redevances pour droit d'usage des routes publiques, qui prennent généralement la forme d'une taxe annuelle (voir Tableau annexe 4.A.2), auxquelles s'ajoutent les droits d'accise perçus sur les carburants (voir section 4.3 ci-dessous) ainsi que les redevances autoroutières, péages routiers et autres impôts sur les carburants des véhicules à moteur (voir section 4.4 ci-dessous). Les impôts périodiques sur la possession d'un véhicule à moteur revêtent plusieurs formes. Leur montant est calculé sur la base d'éléments très semblables à ceux retenus aux fins des impôts sur la vente et l'immatriculation : la nature de l'utilisation (professionnelle ou non), le type du véhicule concerné, le type de carburant utilisé, la cylindrée, l'âge, les niveaux d'émissions polluantes et la consommation de carburant.

Comme la vente et l'immatriculation, la possession et l'utilisation des véhicules à moteur sont plus ou moins fortement imposées selon les pays de l'OCDE. Elles relèvent d'ailleurs de la fiscalité locale dans environ un tiers d'entre eux (13 sur 37, soit l'Australie, la Belgique, le Canada, le Chili, la Colombie, l'Espagne, les États-Unis, le Japon, le Mexique, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal et la Suisse). Nombre de pays réservent un traitement préférentiel aux véhicules d'intervention d'urgence, aux ambulances, aux véhicules pour personnes handicapées, aux véhicules de transport public ou aux véhicules utilisés par les pouvoirs publics, les diplomates, etc. Les deux tiers accordent des allègements ou exonérations sur la base de critères environnementaux (voir section 4.4 ci-dessous).

### 4.3. Fiscalité des carburants des véhicules à moteur

#### 4.3.1. Fiscalité des carburants routiers

Les recettes tirées de ces taxes sont importantes dans la zone OCDE, parce que la consommation d'énergie y est très forte et les taux d'imposition souvent élevés dans bon nombre de pays. Malgré d'importantes disparités entre pays, l'imposition des produits énergétiques par rapport au niveau de référence est très élevée comparativement à celui observé pour d'autres impôts. Pour ce qui est du supercarburant sans plomb par exemple, la charge fiscale totale (principalement composée d'un droit d'accise et de la TVA) est supérieure à 100 % du prix hors taxes dans tous les pays de l'OCDE, sauf en Australie, au Canada, au Chili, au Japon, aux États-Unis, au Mexique et en Nouvelle-Zélande (Tableau annexe 4.A.3). S'agissant de l'essence sans plomb, c'est au Mexique (13.8 %), aux États-Unis (18.6 %) et en Colombie (22 %) que la part des taxes dans le prix à la pompe est la plus faible. Les pourcentages les plus élevés sont enregistrés en Finlande (65.4 %) et aux Pays-Bas (64.9 %). Un seul pays, la Colombie, applique un taux de TVA réduit aux carburants routiers.

Le droit d'accise sur le diesel reste inférieur à celui de l'essence (Tableau annexe 4.A.3) dans tous les pays de l'OCDE, sauf en Australie, en Belgique, en Hongrie et au Royaume-Uni, où ils sont identiques, tandis qu'en Suisse, le montant appliqué est supérieur dans le cas du diesel. Du point de vue de l'environnement, cette situation est pour le moins paradoxale, le diesel étant plus polluant que l'essence sans plomb, notamment parce qu'il émet beaucoup plus d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules. Sous l'effet du durcissement de la réglementation relative aux véhicules, cette différence s'estompe pour les nouveaux véhicules, mais les écarts entre les cycles d'essai et les performances sur route suscitent des inquiétudes ; de surcroît, le parc de véhicules reste pour l'heure dominé par les véhicules diesel plus anciens et plus polluants (Harding, 2014<sup>[2]</sup>).

La directive européenne 2003/96/CE définit le cadre en vigueur au sein de l'Union européenne pour la taxation des produits énergétiques dans les États membres. Elle vise à réduire les distorsions de concurrence entre les huiles minérales et les autres formes d'énergie, ainsi qu'à limiter la concurrence fiscale à laquelle peuvent se livrer les États membres en jouant sur les différences de taux d'imposition de l'énergie. Elle a aussi pour but d'encourager une utilisation plus efficiente de l'énergie. Elle fixe des règles communes pour la taxation d'un ensemble de produits énergétiques, notamment de nombreux produits pétroliers, du charbon et du gaz naturel, ainsi que pour la taxation de la consommation d'électricité. Elle définit pour chaque produit des minima de taxation exprimés en fonction du volume, du poids ou du contenu énergétique. Par exemple, les minima applicables aux carburants utilisés pour le transport routier sont les suivants : 0.359 EUR par litre pour l'essence sans plomb ; 0.330 EUR par litre pour le gazole et 0.125 EUR par kilogramme pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Elle ne précise pas quelles taxes doivent être utilisées pour atteindre ce niveau minimum. Ces taxes peuvent être diverses (accises, taxe carbone, taxe sur l'énergie, etc.).

En principe, les accises appliquées aux carburants utilisés dans le secteur des transports sont beaucoup plus élevées que celles qui frappent les huiles minérales et, plus généralement, les énergies fossiles utilisées dans d'autres secteurs (OECD, 2013<sup>[3]</sup>). Plusieurs raisons peuvent expliquer cet écart, notamment l'élasticité-prix plus faible de la base d'imposition dans le secteur des transports, l'utilisation d'accises pour couvrir (plus ou moins directement) certains coûts externes propres à ce secteur (en particulier les embouteillages) et des considérations liées à l'équité. Par exemple, c'est au nom de l'équité qu'un taux d'imposition plus faible est appliqué au fioul domestique qu'au diesel utilisé dans les transports (Flues and Thomas, 2015<sup>[4]</sup>). La grande majorité des pays de l'OCDE (à l'exception de la Grèce, de la Hongrie, d'Israël et des Pays-Bas) taxent moins le fioul domestique que le diesel utilisé comme carburant, bien que ces deux produits soient plus ou moins identiques (voir Tableau annexe 3.A.8 au Chapitre 3).

La prise en compte des droits d'accise appliqués aux carburants automobiles ne permet pas, à elle seule, de mesurer la charge fiscale globale pesant sur le transport automobile. Les véhicules peuvent aussi être

soumis à des taxes kilométriques, à des taxes de stationnement, à des péages, à des droits d'immatriculation et à des taxes de circulation récurrentes que beaucoup de pays modulent en fonction du type de carburant utilisé ou des émissions de CO<sub>2</sub> par unité de distance (voir section 4.4 ci-dessous). De surcroît, l'utilisation de véhicules de société bénéficie souvent d'un traitement fiscal plus favorable, voire beaucoup plus favorable, que l'utilisation d'autres types de véhicules (Harding, 2014<sup>[1]</sup>).

### **4.3.2. Fiscalité des carburants d'aviation**

On trouvera dans la présente section une description de la TVA et des droits d'accise appliqués aux deux grandes catégories de carburants destinés aux aéronefs : le carburant Jet A-1, pour l'alimentation des moteurs à turbines, et l'essence d'aviation (AvGas), pour l'alimentation des moteurs à piston. Le Tableau annexe 4.A.5 montre les taux d'accise et de TVA appliqués à ces types de carburants (ci-après dénommés les « carburants d'aviation ») dans les pays membres de l'OCDE et, le cas échéant, les impositions frappant leur fourniture (par exemple, taxe carbone). Les autres taxes et impôts qui touchent le transport aérien (taxes sur les billets d'avion, taxes d'aéroport, etc.) ne sont pas étudiés dans le présent rapport.

La fourniture de carburants d'aviation aux exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols commerciaux internationaux (transport de passagers ou de marchandises) est soumise à un taux de TVA nul dans tous les pays de l'OCDE, si ce n'est qu'au Chili, la TVA est remboursée dans sa totalité. Y font exception la Colombie, où le taux réduit de 5 % s'applique, et les États-Unis, où il n'existe pas de TVA au niveau fédéral. En revanche, la fourniture de carburants d'aviation à l'usage des vols commerciaux intérieurs est soumise à la TVA dans tous les pays de l'OCDE (à l'exception des États-Unis), et ce au taux normal, sauf en Colombie où le taux réduit de 5 % s'applique. Dans la mesure où le carburant d'aviation fait généralement partie des intrants d'entreprises dont la taille permet l'enregistrement aux fins de la TVA, cette composante fiscale est normalement intégralement déductible et, par conséquent, dénuée de toute incidence économique. La fourniture de carburants d'aviation destinés aux vols intérieurs à but récréatif ou non commercial est soumise au taux de TVA normal dans tous les pays de l'OCDE, sauf en Colombie, où le taux réduit de 5 % s'applique, et aux États-Unis, où cet impôt est prélevé au niveau infranational à un taux variable selon les États. En théorie, si un taux de TVA nul est appliqué aux carburants d'aviation utilisés dans les vols internationaux dans le pays d'origine, c'est pour éviter qu'ils fassent l'objet d'une double imposition en tant que biens importés puisque le principe de destination confère au pays de destination le droit de prélever la TVA sur les biens faisant l'objet d'échanges internationaux. Cependant, contrairement à la plupart des autres articles exportés, normalement soumis à la TVA dans le pays de destination, le carburant d'aviation des vols internationaux donne rarement lieu à des prélèvements puisque la majeure partie est consommée pendant le vol et que le reste échappe à l'impôt, par application de la Convention relative à l'aviation civile internationale (également appelée « Convention de Chicago », voir ci-dessous), aux termes de laquelle tout État contractant doit exempter de droits le carburant d'aviation se trouvant dans un aéronef lorsque celui-ci arrive sur son territoire en provenance d'un autre État contractant (tous les pays de l'OCDE sont parties à la Convention).

Le Tableau annexe 4.A.5 sur les accises montre que tous les pays de l'OCDE exemptent des droits d'accise les carburants d'aviation destinés aux vols commerciaux internationaux, contrairement à la pratique établie à l'égard des carburants à usage routier et ferroviaire. Cette exemption vaut également pour les vols commerciaux intérieurs, sauf en Australie, au Canada, aux États-Unis, au Japon et en Suisse. La situation est plus contrastée dans le cas des vols à but récréatif et non commercial : le carburant d'aviation est taxé dans 12 pays lorsqu'il s'agit de vols internationaux (Belgique, Espagne, Grèce, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pologne, Portugal, Slovénie et Suède) et dans la majeure partie de la zone OCDE (21 pays sur 37) lorsqu'il s'agit de vols intérieurs.

Trois pays de l'OCDE frappent les carburants d'aviation d'autres taxes (environnementales) : l'Islande et la Norvège exemptent le carburant d'aviation des droits d'accise mais le soumettent à une taxe carbone ; tandis que la Slovénie frappe d'une surtaxe tous les carburants d'aviation (y compris ceux destinés aux

vols internationaux) en complément des droits d'accise (appliqués aux carburants destinés aux vols à but récréatif et non commercial).

Comme expliqué précédemment, l'exemption dont les carburants d'aviation destinés aux vols internationaux font l'objet dans les pays d'arrivée découle de la Convention de Chicago, qui définit les normes et principes de base régissant l'aviation internationale. L'article 24 de la Convention interdit de taxer le carburant qui se trouve dans les aéronefs arrivant du territoire d'une partie contractante. En revanche, la Convention n'interdit pas de taxer le carburant avitaillé au départ (Faber and O'Leary, 2018<sup>[5]</sup>). Cette exemption procède des accords bilatéraux sur le transport aérien conclus entre des pays, dont la plupart prévoient une clause de cette nature sur la base de la réciprocité (Antony Seely, 2019<sup>[6]</sup>). Le transport aérien intérieur étant exclu du champ d'application de la Convention de Chicago, rien n'empêche les pays de taxer les carburants d'aviation utilisés pour les vols intérieurs.

#### 4.4. Les taxes sur les véhicules servent de plus en plus à réduire les externalités liées aux transports

Les huiles minérales se distinguent par le fait que, plus que dans d'autres domaines, les accises sont utilisées pour faire évoluer le comportement des consommateurs. Bien que les accises sur les carburants existent depuis des années, à l'origine leur instauration a été principalement, voire exclusivement, motivée par des objectifs sans lien avec l'environnement (par exemple, la volonté de percevoir des recettes fiscales ou, dans certains cas, de financer des projets d'infrastructures). Lorsque l'essence sans plomb, moins nocive pour l'environnement, est apparue sur le marché, elle était moins compétitive au détail que l'essence avec plomb parce que plus chère à la production. La fiscalité sur l'énergie a permis d'y remédier en abaissant le prix à la pompe de l'essence sans plomb. L'essence avec plomb a aujourd'hui disparu du marché et n'est même plus autorisée à la vente. Par contre, l'application de taxes plus faibles au GPL utilisé comme carburant a eu un effet beaucoup moins net sur le comportement des consommateurs. Les caractéristiques de ce produit (qui n'est pas liquide à température ambiante à pression atmosphérique, est plus difficile à stocker et nécessite des stations dotées d'équipements spéciaux) ont fait obstacle à son essor. Le GPL est globalement très peu utilisé par rapport au diesel et à l'essence.

Voilà maintenant plusieurs décennies qu'il est de plus en plus recouru à l'impôt pour influencer le comportement des consommateurs et encourager les achats de véhicules moins polluants ou présentant une meilleure efficacité énergétique. En 2020, dans tous les pays membres de l'OCDE, excepté le Chili et la Colombie, des critères environnementaux ou liés à la consommation de carburant entrent en ligne de compte dans le calcul du niveau d'imposition applicable à l'achat ou à l'utilisation de véhicules (voir Tableaux annexes 4.A.1 et 4.A.2). Vingt et un pays se fondent sur les émissions polluantes (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> ou particules par kilomètre) ou sur les seules émissions de CO<sub>2</sub>, tandis que 24 pratiquent des allègements ou exonérations d'impôt à l'égard des véhicules électriques ou hybrides. Un certain nombre d'États membres de l'UE s'appuient sur les normes d'émissions polluantes définies dans les directives européennes (directive 2007/46/CE et textes subséquents) pour établir leur système d'impôt sur les véhicules bien qu'il n'existe pas encore de règle européenne en la matière. Trois pays de l'OCDE (Belgique, Japon et Pologne) pratiquent des allègements ou exonérations de taxes à l'achat ou à l'utilisation des véhicules à pile à combustible hydrogène.

Dès lors que le montant de la taxe liée à l'achat/immatriculation d'un véhicule automobile varie en fonction de sa consommation spécifique moyenne de carburant ou de ses rejets d'émissions polluantes (ce qui est le cas dans 26 des 37 pays de l'OCDE), l'acquéreur est immédiatement incité à opter pour un véhicule moins polluant, ou consommant moins de carburant, voire conjuguant ces deux qualités. Moduler le montant des redevances annuelles suivant des principes analogues (comme c'est le cas dans 26 pays sur 37) peut également induire le même effet incitateur, quoique de façon moins directe. Seize pays de l'OCDE (Autriche, Belgique, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Japon, Luxembourg, Mexique, Norvège, Pays-

Bas, Portugal, Slovénie, Suisse et Turquie) procèdent de même à l'égard des taxes annuelles et liées à l'achat/immatriculation. Une approche consiste à estimer quelle sera l'utilisation d'un véhicule durant sa vie utile afin d'établir un taux d'imposition en tenant compte des tonnes de CO<sub>2</sub> qu'il émettra pendant cette durée de vie. Les recherches conduites en la matière indiquent que les taux d'imposition appliqués par tonne de CO<sub>2</sub> varient grandement d'un pays à l'autre (pour une étude approfondie de ce sujet, voir (Nils Axel Braathen, 2009<sup>[7]</sup>)).

Des taxes d'immatriculation élevées peuvent faire reculer le nombre des achats de véhicules neufs. Si, de prime abord, cela peut sembler favorable à l'environnement par une diminution du parc automobile, cette situation peut aussi amener certains consommateurs à reporter leur décision d'achat, ou à se rabattre sur des voitures d'occasion, augmentant le nombre de véhicules plus anciens et donc plus polluants en circulation.

À l'échelon local, d'autres impôts et redevances ont été mis en place ou envisagés dans l'objectif de réduire la pollution atmosphérique et les autres coûts sociaux consécutifs à l'utilisation des véhicules en général, et plus précisément dans les zones urbaines (Kurt van Dender, 2019<sup>[8]</sup>). Le trafic routier local est à l'origine d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres polluants atmosphériques, notamment des particules fines, qui provoquent des dommages à la santé dont le coût économique peut être évalué. Exprimés en véhicule/kilomètre, ces coûts des externalités environnementales du trafic automobile ont été estimés à 0.01 EUR (véhicules à essence) et 0.037 EUR (véhicules diesel). La congestion du trafic routier crée elle aussi des coûts externes marginaux, estimés entre 0.30 EUR et 2.42 EUR par véhicule/kilomètre, lorsque le volume du trafic excède la capacité routière. Les autres externalités liées au transport routier recouvrent les accidents de la route (coûts estimés à 0.03 EUR par véhicule/kilomètre), les nuisances sonores (jusqu'à 0.36 EUR par kilomètre pour les poids lourds en zone urbaine) et la dégradation de la voirie (de 0.05 EUR/km pour les voitures à 0.52 EUR/km pour les poids lourds). À condition d'être ciblée avec soin, la fiscalité permet d'internaliser de manière efficiente ces coûts externes et d'en assurer la réduction selon un bon rapport efficacité-coût (Braathen et al., 2017<sup>[9]</sup>). Si les taxes sur les carburants sont adaptées pour rendre compte des coûts externes liés aux émissions de CO<sub>2</sub>, les redevances basées sur la distance parcourue et, dans une certaine mesure, les droits de stationnement, peuvent couvrir efficacement d'autres coûts spécifiques, notamment ceux liés à la congestion, à la dégradation de la voirie, ainsi que d'autres coûts relatifs aux infrastructures. Les redevances basées sur la distance parcourue qui prennent en compte les caractéristiques des véhicules peuvent elles aussi contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique (OECD/ITF, 2019<sup>[10]</sup>).

La publication de l'OCDE intitulée *Taxing Energy Use* (OECD, 2019<sup>[11]</sup>) fournit un panorama complet des différentes taxes spéciales appliquées à l'énergie dans 43 pays membres de l'OCDE ou du G20. Elle montre que ces taxes sont très hétérogènes et sont en général trop faibles pour protéger l'environnement. Dans tous les pays étudiés, les droits d'accise constituent la plus grande composante du taux d'imposition effectif moyen. Les taxes sur le transport routier sont nettement plus élevées que celles appliquées dans d'autres secteurs, mais restent le plus souvent trop faibles pour couvrir les externalités du transport routier. Bien qu'il soit établi que des systèmes bien conçus de fiscalité énergétique encouragent les citoyens à préférer les sources propres aux polluantes, les enjeux politiques de la tarification du carbone se révèlent souvent très problématiques et les prix de l'énergie et du carbone pratiqués à l'égard d'un trop nombre de consommateurs sont insuffisants pour juguler le péril du changement climatique, même si l'on compare les signaux-prix du carbone à une valeur basse de référence de 30 EUR par tonne de CO<sub>2</sub>.

En règle générale, en complément des mesures fiscales, les pouvoirs publics imposent généralement aux constructeurs automobiles des normes techniques visant à réduire la pollution des véhicules et de nombreux systèmes fiscaux mentionnés ci-dessous définissent les bases et les taux d'imposition en retenant l'hypothèse d'un respect des normes relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> ou autres polluants. Ainsi, depuis 1970, l'Union européenne (UE) régit les émissions polluantes et promulgue régulièrement de nouvelles dispositions durcissant les valeurs limites. Les normes en vigueur fixent le niveau maximal autorisé des émissions de monoxyde de carbone (CO), de composés organiques volatils, d'oxydes d'azote

(NOx) et de particules. Il s'agit des normes Euro 6 (qui déterminent les limites maximales d'émission applicables à l'immatriculation et à la vente de voitures et fourgonnettes neuves à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2015) et des normes Euro VI, qui visent les véhicules lourds. Les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) étant également dans la ligne de mire de la Commission européenne depuis 2007, l'UE a mis en place un vaste cadre juridique pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers neufs dans le cadre des efforts engagés pour atteindre les objectifs définis en matière d'émission de gaz à effet de serre.

Dans les tableaux en annexe, le Royaume-Uni est pris en compte dans la mention « Union européenne et ses États membres » pour janvier 2020 et est comptabilisé à part pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> février 2020 et la fin décembre 2020 (« les États membres et le Royaume-Uni »).

## Références

- Antony Seely (2019), "Taxing aviation fuel", *Briefing Paper*, No. 523, House of Commons, London. [6]
- Braathen, A. et al. (2017), *Environmental Fiscal Reform PROGRESS, PROSPECTS AND PITFALLS*, <http://www.oecd.org/tax/tax-policy/tax-and-environment.htm>. [9]
- Faber, J. and A. O'Leary (2018), *Taxing aviation fuels in the EU*, CE Delft, Delft. [5]
- Flues, F. and A. Thomas (2015), "The distributional effects of energy taxes", *OECD Taxation Working Papers*, No. 23, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/5js1qwkkqrbv-en>. [4]
- Harding, M. (2014), "Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs", *OECD Taxation Working Papers*, No. 20, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/5jz14cg1s7vl-en>. [1]
- Harding, M. (2014), "The Diesel Differential: Differences in the Tax Treatment of Gasoline and Diesel for Road Use", *OECD Taxation Working Papers*, No. 21, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/5jz14cd7hk6b-en>. [2]
- Kurt van Dender (2019), *Taxing vehicles, fuels, and road use Opportunities for improving transport tax practice*, OECD, Paris. [8]
- Nils Axel Braathen (2009), *Incentives for CO2 Emission Reductions in Current Motor Vehicle Taxes*, <http://www.oecd.org/env/transport>. [7]
- OECD (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes for Climate Action*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/058ca239-en>. [11]
- OECD (2013), *Taxing Energy Use: A Graphical Analysis*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264183933-en>. [3]
- OECD/ITF (2019), *Tax Revenue Implications of Decarbonising Road Transport: Scenarios for Slovenia*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/87b39a2f-en>. [10]

## Annex 4.A. Fiscalité des véhicules

Tableau d'annexe 4.A.1. Impôts liés à la vente et à l'immatriculation des véhicules à moteur

Pays	Impôts	Critères	Allégements/exonérations <sup>1</sup>
Allemagne	<b>TVA</b> : 19 % <i>Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2020, le taux de TVA est ramené à 16 % (contre 19 % auparavant) en compensation de l'incidence économique de la pandémie de COVID-19.</i>	Valeur	
Australie	<b>TPS</b> : 10 % <b>Taxe sur les voitures de luxe</b> : dans la majorité des cas, 33 % de la différence entre la valeur du véhicule et le seuil d'application de la taxe. Ce seuil est de 67 525 AUD après impôt (TPS incluse) en règle générale, ou de 75 526 AUD après impôt (TPS incluse) pour les véhicules dont la consommation de carburant est inférieure à 7 litres pour 100 kilomètres (données 2019-20). <b>Droit d'immatriculation</b> : varie selon les États/territoires ; peut être calculé sur la base de la tare, de la valeur ou du type du véhicule concerné. <b>Timbre</b> : varie selon les États/territoires, calculé sur la base de la tare (véhicules lourds) ou de la valeur (véhicules légers) du véhicule concerné.	Valeur Consommation de carburant Poids (droit d'immatriculation ou droit de timbre uniquement)	La taxe sur les voitures de luxe prévoit certaines exonérations, dont : – véhicules d'intervention d'urgence (ambulances, etc.) – véhicules vendus plus de deux ans après leur fabrication ou importation – véhicules aménagés pour assurer le transport d'une personne en chaise roulante (hormis en cas d'exonération de TPS) – véhicules utilitaires servant principalement à l'acheminement de marchandises au titre d'activités d'entreprise – véhicules importés par un musée à des fins d'exposition Les prestataires de services touristiques et les producteurs du secteur primaire peuvent bénéficier d'un remboursement de la taxe jusqu'à 10 000 AUD pour certains véhicules. TPS : en sont exonérés les vétérans et les personnes handicapées, sous certaines conditions.
Autriche	<b>TVA</b> : 20 % <b>Taxe d'immatriculation des véhicules neufs</b> : sa base est le prix de vente, mais le taux appliqué dépend du niveau d'émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule*, soit le nombre grammes de CO <sub>2</sub> émis par kilomètre moins 115 grammes selon la procédure WLTP (90 selon la procédure NEDC), le tout divisé par 5. Ce taux ne peut excéder 32 %. Si les émissions de CO <sub>2</sub> dépassent 275 g/km selon la procédure WLTP (250 g/km selon la procédure NEDC), chaque g/km supplémentaire entraîne une majoration de 40 EUR (20 EUR selon la procédure NEDC). Une déduction, plafonnée à 350 EUR, s'applique au total ainsi obtenu. *À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2020, les émissions de CO <sub>2</sub> sont calculées selon la procédure prévue dans la norme WLTP (qui remplace la norme NEDC). <b>Taxe d'immatriculation</b> des véhicules motorisés : montant forfaitaire de 119.80 EUR par véhicule (+ 49.70 EUR maximum de frais de dossier au bureau des immatriculations + environ 20 EUR au titre de frais divers), perçu par l'administration centrale ou les autorités locales.	Valeur Émissions de CO <sub>2</sub>	Taxe d'immatriculation des véhicules neufs : sont exonérés les véhicules de démonstration, les véhicules d'auto-écoles, les véhicules de location, les véhicules affectés au transport de clientèle ou à des services de taxi, les véhicules à moteur destinés à la location de courte durée, les véhicules à moteur utilisés pour transporter des personnes malades et assurer des services de secours, les véhicules utilisés pour transporter des corps, les véhicules de lutte contre les incendies et les véhicules auxiliaires de transport spécialisé ainsi que les véhicules affectés au transport de personnes handicapées. Taxe d'immatriculation : exonération pour les véhicules à moteur immatriculés au nom de l'administration centrale ou des autorités locales.
Belgique	<b>TVA</b> : 21 %	Âge	<i>Flandre</i> : sont exonérés les véhicules tout-électriques, à hydrogène, hybrides

	<p><b>Taxe de mise en circulation</b></p> <p><i>Flandre</i> : pour les voitures particulières (hors financement par crédit-bail), le taux d'imposition est calculé sur la base de l'âge du véhicule, de ses caractéristiques environnementales (notamment les émissions de CO<sub>2</sub>), du type de carburant, de la puissance du moteur et de la catégorie EURO. Dans le cas des véhicules sous contrat de crédit-bail, la taxe reste calculée en fonction de la puissance du moteur.</p> <p><i>Wallonie</i> : le montant de la taxe dépend de la puissance moteur ou de la puissance fiscale (qui découle de la cylindrée du moteur à combustion). Le montant dû correspond à la valeur la plus élevée de celles calculées sur la base de l'un et l'autre paramètre. Dans le cas des motocycles, il est calculé sur la base de la puissance exprimée en kilowatt (kW). Pour les voitures électriques, la taxe s'élevait à 61.50 EUR au titre de l'année fiscale 2019. En ce qui concerne les véhicules hybrides (voitures et motocycles), la puissance prise en considération est celle du moteur à combustion. Les voitures, y compris celles à usage multiple, sont de surcroît soumises à un deuxième élément constitutif de la taxe d'immatriculation : le malus écologique, qui dépend du volume de CO<sub>2</sub> émis par le véhicule.</p> <p><i>Région de Bruxelles-Capitale</i> : pour ce qui est des voitures particulières, le montant de la taxe dépend de la puissance du moteur exprimée en chevaux-vapeur et est fixé suivant un barème dégressif fondé sur l'âge du véhicule (allant de 61.50 EUR à 4.957 EUR pour les véhicules essence et diesel et de 61.50 EUR à 4.659 EUR pour les véhicules GPL). Si la puissance diffère selon qu'elle est exprimée en cheval-vapeur (C.V.) ou en kilowatt, la valeur la plus élevée est retenue. Pour les voitures électriques, le montant de la taxe a été fixé à 61.50 EUR.</p>	<p>Puissance du moteur Cylindrée Caractéristiques environnementales (dont émissions de CO<sub>2</sub>) Type de carburant</p>	<p>rechargeables (jusqu'en 2021) et fonctionnant au GNV/GNL (jusqu'en 2021). Une taxe uniforme de 45.56 EUR s'applique aux véhicules de plus de 28 ans. À compter de l'exercice fiscal 2022, ce forfait s'appliquera uniquement aux véhicules de 30 ans ou plus. Des allègements seront accordés pour les véhicules d'occasion (de 10 % à 90 % du montant de la taxe, ou allègement forfaitaire, selon l'âge du véhicule) ainsi que pour les véhicules partiellement ou entièrement alimentés au gaz de pétrole liquéfié. Les trois régions appliquent des exonérations pour certains véhicules utilisés par les pouvoirs publics, par des personnes handicapées ou des invalides de guerre.</p>
Canada	<p><b>TPS</b> : 5 %</p> <p><b>Taxe de vente harmonisée (TVH)</b> : 13 %, 14 % ou 15 % dans les provinces participantes.</p> <p>Les provinces ci-après ont combiné leur taxe provinciale avec la taxe fédérale sur les produits et les services et appliquent le taux indiqué entre parenthèses : Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse (15 %) ; Ontario (13 %) ; le Québec applique une TPS au taux de 5 % et la taxe de vente du Québec à 9.975 %.</p> <p>Dans les provinces qui n'appliquent pas de TVH, les ventes sont assujetties à une <b>taxe provinciale</b>.</p> <p><b>Taxe d'accise sur les climatiseurs d'automobiles</b> : 100 CAD par unité.</p> <p><b>Taxe d'accise sur les véhicules énergivores</b> : les véhicules dont la cote de consommation moyenne pondérée est d'au moins 13 litres aux 100 kilomètres (55 % en ville et 45 % sur autoroute) sont soumis à une taxe</p>	<p>Valeur Consommation de carburant Climatiseur</p>	<p>Remboursement de la TPS/TVH – Véhicules spécialement équipés : en bénéficient les propriétaires de véhicules à moteur spécialement équipés pour personnes handicapées. Le remboursement se limite à la TPS/TVH versée sur la partie du prix d'acquisition imputable aux dispositifs spéciaux.</p> <p>Remboursement de la taxe d'accise sur les véhicules énergivores – fourgonnettes adaptées : en bénéficient les propriétaires de fourgonnettes munies d'un appareil conçu exclusivement pour faciliter le chargement d'un fauteuil roulant sans qu'il soit nécessaire de le plier.</p>

	d'accise selon le barème suivant : au moins 13 mais moins de 14 litres aux 100 kilomètres : 1 000 CAD ; au moins 14 mais moins de 15 litres aux 100 kilomètres : 2 000 CAD ; au moins 15 mais moins de 16 litres aux 100 kilomètres : 3 000 CAD ; et 16 litres ou plus aux 100 kilomètres : 4 000 CAD.		
Chili	<b>TVA</b> : 19 % (les voitures d'occasion en sont exonérées à quelques exceptions près). <b>Droits d'immatriculation</b> payables au service du registre civil : première immatriculation, nouvelle plaque d'immatriculation, transfert et immatriculation de véhicules. <b>Taxe de transfert des véhicules à moteur d'occasion</b> (perçue par les municipalités) : 1.5 % de la valeur du véhicule.	Valeur Droit forfaitaire	
Colombie	<b>TVA</b> : 19 %, applicable uniquement à certains types de véhicules. <b>Taxe d'immatriculation des véhicules</b> : 152 000 COP pour les voitures et 74 000 COP pour les motocycles. <b>Impôt national sur la consommation</b> : son taux s'élève à 16 % pour les véhicules de type familial, les véhicules de camping et les camionnettes « pick-up » d'une valeur FAB (ou équivalente) supérieure ou égale à 30 000 USD. Il est de 8 % pour les véhicules de type familial, les véhicules de camping et les camionnettes « pick-up » d'une valeur FAB (ou équivalente) inférieure à 30 000 USD et pour les motocycles d'une cylindrée supérieure à 200 cm <sup>3</sup> .	Type de véhicule Valeur	
Corée	<b>TVA</b> : 10 % <b>Accise spéciale</b> : entre 0 % et 5 % du prix constructeur selon la cylindrée. <b>Impôt en faveur de l'éducation</b> : 30 % du montant de l'accise. <b>Taxe à l'achat</b> : entre 2 % et 7 % du prix de détail hors TVA.	Valeur Cylindrée Propulsion électrique	Sont exonérés de l'accise spéciale et de l'impôt en faveur de l'éducation : les voitures utilisées par les personnes handicapées ; les ambulances utilisées par les hôpitaux ; les véhicules de transport public de voyageurs ; les véhicules utilisés par les sociétés de location de voitures. Sont exonérés de la taxe à l'achat : les voitures utilisées par les personnes handicapées, les voitures utilisées par les parents d'au moins trois enfants à charge ; les voitures de petites dimensions utilisées à des fins non commerciales. Les véhicules hybrides ou électriques bénéficient d'un allègement de la taxe d'accise spéciale (cette réduction étant limitée, respectivement, à 1 000 000 KRW ou à 2 000 000 KRW).
Danemark	<b>TVA</b> : 25 % <b>Taxe d'immatriculation des véhicules</b> : due au moment de la première immatriculation du véhicule. Le taux d'imposition varie selon la valeur du véhicule (le taux le plus bas s'appliquant aux véhicules utilitaires) entre 105 % et 150 % (du solde au-delà de 82 DKK) dans le cas des véhicules	Valeur Utilisation Consommation de carburant Équipement de sécurité	Remise applicable aux véhicules sobres en carburant : la taxe d'immatriculation est diminuée de 4 000 DKK pour tout kilomètre que le véhicule peut parcourir au-delà de 16 km avec 1 litre d'essence et au-delà de 18 km avec 1 litre de diesel. À l'inverse, une majoration de 1 000 DKK est appliquée pour chaque kilomètre en-deçà de 16 km (essence) ou 18 km

	particuliers ; et entre 0 % et 50 % (du solde au-delà de 800 DKK) dans le cas des véhicules utilitaires.	Équipement anti-pollution	(diesel) que la voiture peut parcourir avec un litre de carburant. Équipement de sécurité : pour tout véhicule à moteur doté d'importants équipements de sécurité routière, la valeur servant de base au calcul du droit d'immatriculation est diminuée d'un montant pouvant atteindre 13 370 DKK. Cet abattement est compris entre 200 DKK et 600 DKK dans le cas des véhicules à moteur dotés d'équipements de sécurité d'importance mineure.
Espagne	<b>TVA</b> : 21 % La <b>taxe d'immatriculation des véhicules</b> est liée au volume des émissions de CO <sub>2</sub> . Son taux est compris entre 0 % (jusqu'à 120 grammes de CO <sub>2</sub> émis par km) et 14.75 % (200 g/km et plus).	Valeur Émissions de CO <sub>2</sub>	Des exonérations existent pour : les taxis, les véhicules d'auto-école, les véhicules de location ; les véhicules acquis et utilisés par des personnes handicapées ; les véhicules diplomatiques ; les véhicules transférés dans le cadre du changement de résidence de leur propriétaire.
Estonie	<b>TVA</b> : 20 % <b>Taxe d'immatriculation des véhicules (perçue par l'administration centrale)</b> : 130 EUR (335 EUR pour les véhicules importés temporairement).	Valeur Type de véhicule	
États-Unis	Les fabricants et importateurs de modèles de véhicules qui ne répondent pas à certains critères de consommation de carburant sont assujettis à un <b>impôt sur les véhicules énergivores</b> au titre de la vente, de l'utilisation ou de la location. Tous les véhicules importés, qu'ils soient réservés à une utilisation professionnelle ou privée, sont concernés. Le terme de véhicule (qui inclut les limousines) désigne ici tout véhicule équipé de quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 6 000 livres (environ 2.72 tonnes), qui fonctionne à l'essence ou au diesel, et qui est destiné à être utilisé principalement sur la voie publique, le réseau routier et autoroutier. En 2017, cet impôt s'appliquait aux véhicules à moteur qui parcouraient moins de 22.5 miles par gallon (consommation d'environ 10.45 litres/100 km). Son montant s'échelonnait entre 1 000 USD, pour les véhicules dont la distance parcourue était située entre 21.5 et 22.5 miles par gallon, et 7 700 USD pour les véhicules affichant une distance parcourue inférieure à 12.5 miles par gallon (consommation d'environ 18.82 litres/100 km). <b>Taxe sur la vente au détail de camions, remorques et tracteurs</b> : égale à 12 % du prix de vente, cette taxe doit être acquittée lors de la première vente au détail du châssis ou de la carrosserie d'un camion, d'une remorque, d'une semi-remorque, ou d'un tracteur dont l'usage principal est le transport routier en attelage avec une remorque ou une semi-remorque. L' <b>impôt sur les pneumatiques</b> frappe les pneumatiques vendus par un fabricant, producteur ou importateur. Il s'élève à 0.0945 USD (0.04725 USD dans le cas des pneumatiques à structure diagonale ou simples larges non destinés aux essieux directeurs) par tranche de 10 livres (environ 4.6 kg) de la charge utile nominale maximale au-delà de 3 500 livres (environ 1 590 kg).	Consommation de carburant Valeur Poids Pneumatiques	Largement appliqué, l'impôt sur les véhicules énergivores concerne également les véhicules vendus aux pouvoirs publics (à l'échelon fédéral, des États ou local) ainsi qu'aux organismes éducatifs sans but lucratif. En sont exonérés les véhicules utilisés par la police et autres autorités chargées du maintien de l'ordre, les véhicules affectés à la lutte contre les incendies, les ambulances, les limousines dont le poids dépasse 6 000 livres (environ 2.7 tonnes) ou conçues pour transporter plus de 10 personnes. Sont exonérés de l'impôt sur les pneumatiques ceux destinés aux autobus locaux et scolaires ou réservés à l'usage exclusif du Département de la défense ou de l'organisation des garde-côtes.
Finlande	<b>TVA</b> : 24 %	Valeur	Exonération pour les personnes handicapées, les taxis, les autocaravanes,

	<p>La <b>taxe d'immatriculation des véhicules</b> est liée au volume des émissions de CO<sub>2</sub>. Son taux est compris entre 2.7 % du prix de vente pour les voitures rejetant au plus zéro gramme par kilomètre et 48.9 % pour les voitures rejetant 360 g/km ou plus.</p> <p>Les <b>camionnettes de livraison</b> dont le poids maximal en charge est supérieur à 2 500 kg font l'objet d'une déduction.</p> <p><b>Dans le cas des motocycles</b>, le montant dû varie selon la cylindrée : calculé sur la base du prix de vente, il est compris entre 9.8 % et 24.4 %.</p>	Émissions de CO <sub>2</sub> Utilisation Cylindrée Type	les voitures utilisées à des fins vétérinaires, les véhicules de secours et les véhicules funéraires.
France	<p><b>TVA</b> : 20 %</p> <p>Le <b>certificat d'immatriculation</b> est soumis au paiement d'une taxe régionale dont le montant dépend de la puissance du moteur. Son montant est compris entre 33 EUR et 51.20 EUR par cheval-vapeur, selon la région. Il est réduit de moitié pour certains véhicules, selon leur type (camions de plus de 3.5 tonnes, motocycles) ou leur âge (plus de 10 ans).</p> <p><b>Taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules due lors de la première immatriculation en France</b> : la composante de la taxe liée aux émissions de CO<sub>2</sub> est comprise entre 0 EUR (émissions inférieures à 138 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre) et 20 000 EUR (émissions supérieures à 212 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre). (Le niveau d'émission de CO<sub>2</sub> est établi selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) EURO 6). La composante de la taxe liée à la puissance du moteur exprimée en chevaux-vapeur (véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une procédure de réception communautaire) s'échelonne entre 3 125 EUR (6 C.V.) et 20 000 EUR (18 C.V.) Les véhicules appartenant à des personnes titulaires de la carte d'invalidité ne sont pas soumis à cette taxe.</p> <p><b>Taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules due lors des immatriculations postérieures à la première immatriculation en France</b> : la taxe est calculée en fonction de la puissance fiscale exprimée en chevaux-vapeur. Son montant est compris entre 100 EUR (10 C.V.) et 1 000 EUR (15 C.V.). N'y sont pas soumis les véhicules appartenant à des personnes titulaires de la carte d'invalidité.</p> <p><b>Taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation due lors des immatriculations de véhicules d'une puissance fiscale égale ou supérieure à 36 C.V.</b> : son montant est égal à 500 EUR par cheval-vapeur à partir du trente-sixième, sans pouvoir excéder 8 000 EUR. Les véhicules de collection sont exonérés.</p> <p>Une <b>taxe additionnelle</b> est appliquée aux <b>poids lourds</b> en fonction de leur poids total autorisé en charge, ou PTAC (son montant est compris entre 38 EUR si le PTAC est inférieur à 3.5 tonnes et 305 EUR si le PTAC est</p>	Valeur Puissance du moteur Poids Utilisation Âge Émissions de CO <sub>2</sub> Type de carburant Propulsion électrique	<p>Exonération accordée aux véhicules neufs affectés à la démonstration pesant moins de 3.5 tonnes, aux véhicules appartenant à l'État et à certains motocycles.</p> <p>Allègement pour les voitures fonctionnant au moyen de l'énergie électrique ou de gaz : réduction de 50 % à 100 % de la taxe sur les certificats d'immatriculation.</p> <p>Allègement pour les voitures fonctionnant à l'éthanol : réduction de 50 % ou 100 % de la taxe sur les certificats d'immatriculation pour les voitures fonctionnant au moyen du super-éthanol E85.</p> <p>Système de bonus : l'achat d'une voiture neuve émettant 125 grammes de CO<sub>2</sub> ou moins par kilomètre donne lieu à l'octroi d'une prime atteignant au maximum 5 000 EUR (&lt; 60 g/km).</p>

	supérieur à 11 tonnes, ou si le véhicule en question est un tracteur routier ou un véhicule de transport public de voyageurs) ;		
Grèce <sup>2</sup>	<p><b>TVA</b> : 24 %</p> <p><b>Taxe d'immatriculation</b> : son taux est compris</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- entre 3.8 % et 64 % de la valeur imposable, selon le prix de vente au détail hors taxes et les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières couvertes par la norme actuelle relative aux émissions polluantes ;</li> <li>- entre 5.7 % et 96 % de la valeur imposable, selon le prix de vente au détail hors taxes et les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières couvertes par la précédente norme relative aux émissions polluantes ;</li> <li>- entre 11.40 % et 192.00 % de la valeur imposable, selon le prix de vente au détail hors taxes et les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières couvertes par une autre norme relative aux émissions polluantes ;</li> <li>- entre 48.00 % et 384.00 % de la valeur imposable, selon le prix de vente au détail hors taxes et les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures ;</li> <li>- entre 5 % et 13 % de la valeur imposable pour les camions, poids lourds, etc. (moins d 3.5 tonnes ou plus), selon la norme d'émissions applicable ;</li> <li>- entre 0 % et 25 % de la valeur imposable pour les motos selon la cylindrée.</li> </ul> <p>Le <b>montant de la taxe d'immatriculation des autobus</b> dépend du nombre de sièges, entre autres critères.</p>	<p><b>Voitures</b> : valeur (prix de détail hors taxes), émissions de CO<sub>2</sub>, normes d'émission EURO, propulsion électrique</p> <p><b>Camions</b> : poids, normes d'émission, type de carrosserie</p> <p><b>Motocycles</b> : cylindrée</p>	<p>Exonérations de la taxe d'immatriculation :</p> <p>Les voitures hybrides bénéficient d'une réduction de 50 % de la taxe.</p> <p>Les catégories suivantes sont totalement exonérées : voitures électriques</p> <p>Voitures utilisées par les autorités publiques</p> <p>Voitures utilisées par les personnes handicapées</p> <p>Voitures dont les propriétaires sont parents d'au moins trois enfants à charge</p> <p>Ambulances utilisées par les hôpitaux publics</p> <p>Voitures dont les propriétaires ont installé leur résidence principale en Grèce</p> <p>Voitures dont il a été fait don à la police, aux sapeurs-pompiers ou aux garde-côtes grecs.</p>
Hongrie	<p><b>TVA</b> : 27 %</p> <p><b>Taxe d'immatriculation</b> : entre 45 000 HUF et 400 000 HUF pour les voitures particulières neuves, selon le type de moteur (diesel ou essence) et la cylindrée ; entre 20 000 HUF et 230 000 HUF pour les motos, selon la cylindrée. Plus la performance environnementale du moteur est faible, plus le taux appliqué augmente (de 400 %, 600 %, 800 % ou 1 200 %), mais il diminue suivant un barème fondé sur l'âge du véhicule (jusqu'à 90 %). Une exonération partielle est prévue pour les voitures hybrides et totale pour les voitures électriques.</p> <p><b>Transfert de véhicules à moteur</b> : le tarif appliqué dépend de la puissance du moteur du véhicule (en kW). Il est compris entre 300 HUF/kW et 850 HUF/kW selon l'âge du véhicule (le tarif diminue avec l'âge).</p>	<p>Type de moteur</p> <p>Cylindrée</p> <p>Puissance du moteur</p> <p>Émissions polluantes</p> <p>Type de carburant</p> <p>Âge</p> <p>Propulsion électrique</p>	<p>La taxe d'immatriculation est réduite pour les voitures équipées d'une installation motrice hybride ou d'un moteur fonctionnant au gaz (76 000 HUF) tandis qu'elle est nulle dans le cas des voitures équipées d'un moteur électrique et des motos hybrides et électriques.</p>
Irlande	<p><b>TVA</b> : 23 %</p> <p><b>Taxe d'immatriculation</b> : fondée sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> pour les voitures particulières équipées de 9 sièges au maximum et certains véhicules utilitaires de plus de 4 sièges. Le taux applicable en fonction du niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> s'échelonne entre 14 % de la valeur du véhicule</p>	<p>Valeur</p> <p>Émissions de CO<sub>2</sub></p> <p>Émissions de NO<sub>x</sub></p> <p>Propulsion électrique</p> <p>Type</p>	<p>Allègement pour les véhicules électriques hybrides : calculé selon l'âge du véhicule, au maximum 1 500 EUR pour un véhicule neuf.</p> <p>Allègement pour les véhicules hybrides rechargeables : calculé selon l'âge du véhicule, au maximum 2 500 EUR pour un véhicule neuf.</p> <p>Allègement pour les nouveaux véhicules électriques produits en série : limité</p>

	<p>(émissions de CO<sub>2</sub> inférieures ou égales à 80 g/km) et 36 % (émissions supérieures à 225 g/km). Le barème appliqué au titre des émissions de NOx s'élève à 5 EUR par mg/km pour les premiers 60 mg/km, à 15 EUR par mg/km pour les 20 mg/km suivants puis, au-delà, à 25 EUR par mg/km. Le montant imposé au titre des émissions de NOx est plafonné à 4 850 EUR pour les véhicules diesel et à 600 EUR pour les autres véhicules.</p> <p>Un taux forfaitaire est appliqué aux véhicules conçus et fabriqués pour transporter des marchandises ayant une masse maximale en charge admissible de 3.5 tonnes et équipés au plus de 3 sièges, ainsi qu'aux autocaravanes (13.30 % de la valeur).</p> <p>La taxe appliquée aux motocycles est de 2 EUR par cm<sup>3</sup> jusqu'à 350 cm<sup>3</sup> et de 1 EUR par cm<sup>3</sup> au-delà de ce seuil.</p> <p>Pour les grands véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises (masse maximale en charge supérieure à 3.5 tonnes), les autobus, les tracteurs et les véhicules « anciens » (âge supérieur à 30 ans), la taxe est de 200 EUR.</p> <p>Un taux nul s'applique aux véhicules à usage spécial, tels que les ambulances et les camions de pompiers.</p>	<p>Âge</p> <p>Masse maximale en charge</p> <p>Type de carrosserie</p>	<p>à 5 000 EUR.</p> <p>Remise/remboursement pour les véhicules spécialement aménagés pour des personnes en situation de handicap grave et permanent : au maximum 10 000 EUR, 16 000 EUR ou 22 000 EUR si les aménagements concernent le poste de conduite ; 16 000 EUR ou 22 000 EUR s'ils concernent un passager. Le montant accordé dépend de la nature des aménagements effectués dans le véhicule. Des allègements sont accordés à certaines organisations caritatives, dans la limite de 16 000 EUR, lorsque le véhicule est adapté pour le transport de moins de cinq passagers handicapés.</p> <p>Exonérations : transfert de la résidence permanente, transfert d'activités d'entreprise permanentes, héritages, dons de certaines organisations, services aériens internationaux, agents diplomatiques et fonctionnaires de l'UE, véhicules utilisés par des organes rattachés à l'UE ou aux Nations unies.</p>
Islande	<p><b>TVA</b> : 24 %</p> <p>La <b>taxe d'immatriculation des véhicules</b> s'élève à 5 000 ISK lors de la première immatriculation et à 2 130 ISK les fois suivantes.</p> <p><b>Droit d'accise sur les véhicules à moteur</b> : il a pour base la quantité des émissions de CO<sub>2</sub> et son taux se situe entre 0 % et 65 %.</p> <p><b>Droits d'accise sur les véhicules à moteur autres que les voitures particulières</b> : pourcentage de la valeur.</p> <p><b>Véhicules de petites dimensions affectés au transport de marchandises</b> et à usage spécial, véhicules de plus de 40 ans, les caisses motorisées : 13 %</p> <p><b>Minibus</b>, motos et autres : 30 %.</p>	<p>Valeur</p> <p>Émissions de CO<sub>2</sub></p> <p>Propulsion électrique</p>	<p>Exonération temporaire de la TVA, dans la limite d'un plafond, à l'importation et à la vente sur le territoire national de véhicules électriques, à hydrogène et hybrides rechargeables, y compris les autobus.</p> <p>En sont exonérés les véhicules de grandes dimensions affectés au transport de marchandises et à usage spécial, les tracteurs, les remorques agricoles, les grosses motoneiges, les véhicules amphibies, les voitures et motos de compétition, les véhicules destinés au transport de personnes handicapées, les véhicules de secours et les grands autocars.</p>
Israël	<p><b>TVA</b> : 17 %</p> <p><b>Taxe à l'achat</b> : les véhicules à usage personnel et professionnel d'un poids inférieur ou égal à 3.5 tonnes sont frappés d'une taxe équivalant à 83 % de leur valeur ; les véhicules dont la valeur excède 300 000 NIS sont soumis à une taxe additionnelle sur les véhicules de luxe dont le montant est calculé comme suit :</p> <p>20 %*(prix du véhicule - 300 000)/prix du véhicule ; taxis &lt; 3.5 tonnes : 8 % ; taxis &gt; 3.5 tonnes : 0 % ; les véhicules utilitaires de plus de 3.5 tonnes sont imposés à 72 % de leur valeur mais ne sont pas admissibles au versement d'une prime.</p>	<p>Poids</p> <p>Émissions polluantes</p> <p>Propulsion électrique</p> <p>Système de sécurité</p> <p>Puissance du moteur</p>	<p>Allègements selon le niveau d'émissions polluantes : les véhicules de plus de 3.5 tonnes peuvent être partiellement exonérés de la taxe à l'achat selon le niveau de pollution qu'ils génèrent. La classification des véhicules comprend 15 catégories, par référence à un « score vert » (pondération des émissions de cinq grandes substances polluantes). Le montant maximal de la réduction est de 16 629 NIS.</p> <p>Taux appliqué aux véhicules hybrides (niveau 1 ou 2 de pollution) : si capacité des batteries &gt; 3 kWh et « score vert » &lt; 100 : 20 % ; autres cas : 45 %, mais l'avantage fiscal est plafonné à 20 000 ILS.</p> <p>Le taux applicable aux véhicules hybrides rechargeables s'élève à 25 % mais</p>

			<p>l'avantage fiscal est plafonné à 60 000 ILS.</p> <p>Taux appliqué aux véhicules électriques : 10 % de la valeur selon le taux de taxe douanière et de taxe à l'achat.</p> <p>Depuis juin 2018, les véhicules hybrides et électriques sont également soumis à une taxe sur les véhicules de luxe.</p> <p>Les véhicules de plus de 3.5 tonnes peuvent être partiellement exonérés de la taxe à l'achat (allègement de 2 400 NIS au maximum), suivant leur classement au regard du niveau de sécurité. Ce classement comprend 9 niveaux (de 0 à 8), en fonction du nombre d'équipements de sécurité.</p>
Italie	<p><b>TVA</b> : 22 %</p> <p>Quiconque achète, ou loue par crédit-bail, et fait immatriculer en Italie un véhicule de catégorie M1 (conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum), ou fait immatriculer en Italie un véhicule de catégorie M1 déjà immatriculé dans un autre État doit s'acquitter d'une <b>taxe assise sur le nombre de grammes de CO<sub>2</sub> émis</b> par kilomètre au-dessus d'un seuil de 160 g/km, selon le barème suivant : 1 100 EUR pour une fourchette d'émission de 161-175 g/km ; 1 600 EUR pour une fourchette de 176-200 g/km ; 2 000 EUR pour une fourchette de 201-250 g/km ; 2 500 EUR au-delà de 250 g/km.</p>	Émissions de CO <sub>2</sub>	<p>Sont exonérés les véhicules à usage spécial tels que les véhicules pour personnes handicapées.</p>
Japon	<p><b>TVA</b> : 10 %</p> <p><b>Accise environnementale (taxe automobile - taxe sur les véhicules légers à moteur)</b> : entre 0 % et 3 % du prix d'acquisition (0 % et 2 % pour les véhicules utilitaires et légers) au regard de critères environnementaux (par exemple, type de véhicule, consommation de carburant, etc.).</p>	<p>Valeur</p> <p>Critères environnementaux</p> <p>Consommation de carburant</p>	<p>Extension de la réduction temporaire de l'accise environnementale (taxe automobile - taxe sur les véhicules légers à moteur) : réduction de 1 % du taux d'imposition pour les voitures de tourisme acquises entre octobre 2019 et mars 2021.</p> <p>L'accise environnementale (taxe automobile) est réduite pour les véhicules ayant un faible impact sur l'environnement, les autobus et taxis accessibles à tous, les camions équipés d'un dispositif de freinage anticollision, etc., ainsi que pour les autobus qui empruntent des voies dédiées en vertu d'une décision préfectorale.</p>
Lettonie	<p><b>TVA</b> : 21 %</p> <p><b>Taxe d'immatriculation (perçue par l'État)</b> : couvrant l'immatriculation, la délivrance du certificat et les plaques d'immatriculation correspondantes, elle s'élève à 43.93 EUR.</p> <p><b>Taxe sur les ressources naturelles</b> : 55 EUR par véhicule.</p>	Valeur	-
Lituanie	<p><b>TVA</b> : 21 %</p> <p><b>Taxe d'immatriculation</b> : un montant forfaitaire de 14.48 EUR est dû lors de la première immatriculation d'un véhicule neuf (voitures de tourisme, poids lourds) ; il s'élève à 12.45 EUR pour les autres véhicules, par exemple, véhicules d'occasion (voitures de tourisme, poids lourds). Depuis le</p>	<p>Valeur</p> <p>Âge du véhicule</p> <p>Émissions de CO<sub>2</sub></p>	<p>Allègement pour les personnes handicapées (uniquement les propriétaires de voitures de tourisme, à raison d'une réduction tous les 3 ans) :</p> <p>réduction de 90 % de la taxe d'immatriculation pour les personnes dont le pourcentage d'invalidité est compris entre 75 % et 100 % ;</p> <p>réduction de 75 % pour les personnes dont le pourcentage d'invalidité est</p>

	1 <sup>er</sup> juillet 2020, tous les propriétaires de voitures de tourisme (personnes physiques et morales) doivent s'acquitter d'une taxe au moment de l'immatriculation. Calculé en fonction de la quantité de CO <sub>2</sub> émise par le véhicule et du type de carburant qu'il consomme, son montant est compris entre 15 EUR et 540 EUR.		compris entre 60 % et 70 % ; réduction de 50 % pour les personnes dont le pourcentage d'invalidité est compris entre 45 % et 55 %.
Luxembourg	<b>TVA</b> : 17 % <b>Taxe d'immatriculation</b> : elle est calculée pour 100 cm <sup>3</sup> comme suit : Montant dû = $a * b * c$ ; où : $a$ est la composante « émissions de CO <sub>2</sub> » ; $b$ un coefficient multiplicateur (0.9 dans le cas des voitures roulant au diesel, et 0.6 dans les autres cas) ; et $c$ un coefficient multiplicateur additionnel appliqué en cas d'émissions de CO <sub>2</sub> > 90 g/km (0.5 augmenté de 0.1 pour chaque tranche de 10 g/km).	Valeur Émissions de CO <sub>2</sub> Type de carburant Propulsion électrique	Système de bonus : les acquéreurs de voitures hybrides neuves émettant moins de 60 grammes de CO <sub>2</sub> par kilomètre et de véhicules électriques peuvent prétendre à une prime de 5 000 EUR.
Mexique	<b>TVA</b> : 16 % <b>Impôt sur les véhicules neufs</b> : entre 2 % et 17 % de la valeur du véhicule, auxquels s'ajoute une part fixe déterminée en fonction de la valeur du véhicule. Lorsque le prix du véhicule dépasse le seuil de 782 125.30 MXN (pour 2020), le montant de l'impôt est réduit à hauteur de 7 % de la différence entre le prix de vente et ce seuil. Les fourchettes de ce barème sont revues tous les ans.	Valeur Propulsion électrique	Exonération totale de l'impôt sur les véhicules neufs pour les véhicules dont la valeur est inférieure ou égale à 263 690.54 MXN. Exonération de 50 % de l'impôt sur les véhicules neufs pour les véhicules dont la valeur est comprise entre 263 690.55 MXN et 334 008.02 MXN. Exonération totale de l'impôt des véhicules neufs pour les véhicules hybrides et électriques.
Norvège	<b>TVA</b> : 25 % <b>Taxe d'immatriculation</b> : le montant dû dépend du poids et des émissions de CO <sub>2</sub> et de NOx. En l'absence de données sur les émissions de CO <sub>2</sub> , il est calculé sur la base de la cylindrée.	Poids Émissions de CO <sub>2</sub> Émissions de NOx Type de carburant Type de véhicule électrique	Les véhicules à propulsion électrique sont exonérés de la taxe d'immatriculation. Les véhicules hybrides rechargeables (à double motorisation, électrique et thermique, munis d'un port de recharge externe) bénéficient d'un allègement : 23 % du poids total du véhicule est déduit de la base d'imposition. Depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 2018, cette déduction est différenciée selon le type de véhicule électrique. Les véhicules polycarburants (pouvant utiliser du carburant composé d'éthanol à 85 % minimum) bénéficient d'un allègement de 10 000 NOK par véhicule.
Nouvelle-Zélande	<b>TPS</b> : 15 % <b>Taxe d'immatriculation due à la première immatriculation</b> : son montant dépend de la catégorie à laquelle appartient le véhicule. La taxe d'immatriculation de base pour un véhicule de tourisme est compris entre 74.00 NZD et 232.00 NZD, selon la cylindrée. <b>Redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure routière</b> : elles concernent tous les véhicules diesel et tous les véhicules d'un poids total en charge égal ou supérieur à 3.5 tonnes. Leur montant dépend de la distance parcourue (par tranche de 1 000 km) et varie selon le poids et la structure du	Type de véhicule Cylindrée Propulsion électrique	Les véhicules électriques sont actuellement exonérés des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure routière.

	véhicule.		
Pays-Bas	<p><b>TVA</b> : 21 %</p> <p>La <b>taxe d'immatriculation</b> des voitures particulières repose uniquement sur les émissions de CO<sub>2</sub> et le type de carburant utilisé.</p> <p>Progressive, elle est comprise entre 356 EUR et 458 EUR par gramme émis sur un kilomètre au-delà de 1 g/km.</p> <p>Les voitures particulières qui fonctionnent au diesel sont surtaxées à hauteur de 86.43 EUR par gramme émis sur un kilomètre au-delà de 67 g/km.</p> <p>Dans le cas des motocycles et camionnettes de livraison, le montant de la taxe d'immatriculation est calculé sur la base de la valeur du véhicule.</p>	Émissions de CO <sub>2</sub> Carburant moteur Valeur Propulsion électrique	<p>Les véhicules à émission zéro (par exemple, les véhicules électriques) sont exonérés de la taxe d'immatriculation.</p> <p>Autres exemples de véhicules exonérés : les camionnettes de livraison dont les propriétaires sont des entrepreneurs et qui sont utilisées à des fins commerciales au moins 10 % du temps.</p> <p>Un remboursement fiscal est prévu pour certains véhicules : véhicules de lutte contre les incendies, véhicules utilisés par la police, véhicules funéraires, véhicules utilisés pour le transport de prisonniers, camionnettes utilisées par des personnes handicapées, ambulances (y compris vétérinaires), taxis et véhicules de transport sécurisés.</p>
Pologne	<p><b>TVA</b> : 23 %</p> <p>Un <b>droit d'accise</b> est perçu sur les voitures particulières avant leur première immatriculation au moment de leur vente, acquisition intracommunautaire ou importation. La base d'imposition est le prix de vente ou la valeur en douane (dans le cas d'une importation). Le taux appliqué dépend de la cylindrée du moteur : 18.6 % si la cylindrée est supérieure à 2 000 cm<sup>3</sup>, et 3.1 % dans tous les autres cas. Il est divisé par deux (par rapport au taux standard) pour les véhicules qui combinent un système classique de motorisation à combustion interne et un système de propulsion électrique (véhicules électriques hybrides, VEH). Ainsi, le montant dû au titre de l'accise correspond à 1.55 % de la base d'imposition pour les voitures particulières équipées d'un moteur thermique d'une cylindrée inférieure ou égale à 2 000 cm<sup>3</sup> et à 9.3 % pour celles d'une cylindrée supérieure à 2 000 cm<sup>3</sup> mais inférieure à 3 500 cm<sup>3</sup>. De même, le taux applicable est abaissé à 9.3 % pour les véhicules à alimentation hybride (rechargeables) dont le moteur thermique affiche une cylindrée supérieure à 2 000 cm<sup>3</sup> mais inférieure à 3 500 cm<sup>3</sup>.</p>	Valeur Cylindrée Propulsion électrique/hydrogène	<p>Sont exonérés du droit d'accise : certaines catégories d'ambulances ; les véhicules électriques, hybrides (rechargeables) d'une cylindrée égale ou inférieure à 2 000 cm<sup>3</sup> et à hydrogène (les véhicules hybrides bénéficient d'une exonération temporaire qui prendra fin le 1<sup>er</sup> janvier 2021) ; les voitures particulières entrées en Pologne à titre permanent ou au terme d'un séjour temporaire dans un pays de l'UE ou de l'AELE (sous certaines conditions).</p>
Portugal	<p><b>TVA</b> : 23 %</p> <p><b>Taxe d'immatriculation des véhicules à moteur (ISV)</b> : son montant dépend de la cylindrée et du niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> (véhicules particuliers légers), ou uniquement de la cylindrée (autres véhicules légers et motocycles à deux, trois ou quatre roues). Les fourchettes diffèrent pour les véhicules utilitaires légers et certains types de véhicules de transport combiné (passagers et marchandises).</p>	Valeur Cylindrée Émissions de CO <sub>2</sub> Émissions de particules Propulsion électrique	<p>Sont exonérés les véhicules détenus par : l'État (administrations centrale, régionales ou locales), les brigades de pompiers, des États étrangers, des missions diplomatiques et consulaires, des organisations internationales et des institutions européennes. L'exonération s'applique également aux véhicules utilisés par les personnes handicapées ainsi qu'aux voitures particulières affectées à la location ou à des services de taxi.</p> <p>Les véhicules non motorisés à assistance électrique ou fonctionnant à l'aide des énergies renouvelables, les ambulances et les poids lourds (de plus de 3.5 tonnes) sont exclus du champ d'application de la taxe.</p>
République slovaque	<p><b>TVA</b> : 20 %</p> <p><b>Droits administratifs</b> : l'inscription au registre des véhicules est soumise à</p>	Valeur Puissance du moteur	<p>Personnes handicapées : la redevance administrative est réduite de 50 % (dans la limite de 100 EUR).</p>

	<p>un droit d'immatriculation payable par le détenteur d'un véhicule à moteur (qu'il s'agisse d'un véhicule neuf, importé ou d'occasion). Le montant dû est calculé selon la formule suivante : <math>M = pkW \times VR1-n</math> ; où : <math>M</math> est le montant dû, <math>pkW</math> la puissance du moteur et <math>VR1-n</math> le coefficient de valeur résiduelle. Le montant dû ne peut être inférieur à 33 EUR. En fonction de la puissance de leur moteur (valeur <math>pkW</math>), les véhicules sont répartis en 16 classes, allant de 33 EUR (puissance inférieure ou égale à 80 kW) à 3 900 EUR (puissance supérieure à 254 kW). Le coefficient de valeur résiduelle <math>VR1-n</math>, qui peut prendre 17 valeurs, est compris entre 1 (première immatriculation) et 0.06 (véhicules âgés de plus de 16 ans). Le détenteur d'une voiture électrique doit s'acquitter d'une redevance de 33 EUR au moment de sa première immatriculation au registre des véhicules.</p> <p><b>Droit à régler pour l'attribution et la délivrance d'un numéro de plaques d'immatriculation</b> : 16.50 EUR par plaque (soit 33 EUR par véhicule).</p>	<p>Valeur résiduelle Type de carburant Propulsion électrique</p>	<p>Véhicules hybrides et véhicules fonctionnant au GNV/GNL : réduction de 50 % de la redevance administrative.</p> <p>Voitures particulières monospace : réduction de 50 % de la redevance administrative si la puissance du moteur ne dépasse pas 110 kW et que le détenteur est parent d'au moins quatre enfants à charge.</p> <p>Autres cas particulier exonération totale pour les services de l'État, les collectivités, les organismes publics, les agents diplomatiques, les tribunaux, le ministère public, la police, la Croix-Rouge slovaque et les entreprises publiques (détenues à 100 % par l'État).</p>
République tchèque	<p><b>TVA</b> : 21 %</p> <p><b>Taxe d'immatriculation</b> : 300 ou 500 CZK pour les motocycles (selon la cylindrée) ; 800 CZK pour les autres véhicules. Inclut la plaque d'immatriculation.</p> <p><b>Droit de permis</b> pour les véhicules à moteur hors normes.</p>	<p>Valeur Cylindrée</p>	
Royaume-Uni	<p><b>TVA</b> : 20 %</p> <p><b>Taxe de première immatriculation</b> : un montant forfaitaire de 55 GBP est dû lors de la première immatriculation d'un véhicule à moteur au Royaume-Uni.</p>	<p>Valeur</p>	<p>Les personnes handicapées sont exemptées de la taxe de première immatriculation.</p> <p>D'autres exemptions existent pour les véhicules précédemment immatriculés en Irlande du Nord ; les véhicules immatriculés pour un usage hors route ; les véhicules de la Couronne, les véhicules de collection précédemment immatriculés auprès des anciennes Autorités Locales (conversions tardives) ; les véhicules importés précédemment immatriculés dans le cadre des dispositifs <i>Personal Export Scheme</i> (exportation de biens destinés à l'usage personnel) et <i>New Means of Transport Scheme</i> (moyens de transport neufs) ; les véhicules des forces en visite.</p>
Slovénie	<p><b>TVA</b> : 22 %</p> <p>Un <b>impôt sur les véhicules à moteur</b> vise les véhicules particuliers de transport de personnes, les motocycles et les autocaravanes mis en circulation en Slovénie pour la première fois ; l'importation et l'acquisition auprès d'autres États membres de l'UE donnent également lieu au règlement d'un impôt. La base d'imposition est le prix de vente du véhicule à moteur, hors TVA, et l'impôt sur les véhicules à moteur. Le taux appliqué est déterminé au regard de critères environnementaux (normes EURO d'émission de CO<sub>2</sub>) et est compris entre 0.5 % et 28 % dans le cas des voitures essence et entre 1 % et 31 % dans celui des voitures diesel. Les voitures particulières dont la cylindrée est supérieure à 2 500 cm<sup>3</sup> sont</p>	<p>Valeur Prix de vente Émissions de CO<sub>2</sub> Émissions de particules Normes d'émission EURO Puissance du moteur Cylindrée Poids</p>	<p>Exonérations prévues pour les véhicules à moteur : véhicules destinés au transport de familles comptant trois enfants ou plus ; véhicules destinés au transport de personnes handicapées ; véhicules destinés : (1) à l'usage officiel des représentants diplomatiques et consulaires accrédités auprès de la Slovénie ; (2) à l'usage officiel des organisations internationales, tel que prévu dans les traités internationaux par lesquels la Slovénie est liée ; (3) à l'usage personnel des fonctionnaires étrangers des missions diplomatiques et consulaires accrédités auprès de la Slovénie, y compris les membres de leur famille ; (4) à l'usage personnel des fonctionnaires étrangers des organisations internationales, y compris les membres de leur famille, tel que prévu dans les traités internationaux par lesquels la Slovénie est liée.</p>

	<p>soumises à une taxe additionnelle dont le taux est compris entre 8 % (cylindrée égale ou supérieure à 2 500 cm<sup>3</sup>) et 16 % (cylindrée égale ou supérieure à 4 000 cm<sup>3</sup>). Dans le cas des voitures diesel, il est également tenu compte des émissions de particules. S'agissant des motocycles et des autocaravanes, le taux d'imposition dépend de la puissance du moteur : il est compris entre 1.5 % et 5 % pour les motocycles et entre 6 % et 18 % pour les autocaravanes. Les motocycles dont la cylindrée est supérieure à 1 000 cm<sup>3</sup> sont soumis à une taxe additionnelle de 5 %. L'impôt sur les véhicules à moteur est prélevé au moment de la première immatriculation du véhicule et non sur une base annuelle.</p>		<p>Autres exonérations applicables : véhicules d'occasion (voitures de collection) ; véhicules importés temporairement (en cas de changement temporaire de résidence du propriétaire du véhicule, qui ne conserve pas une résidence permanente en Slovénie) ; véhicules de sport non adaptés à la conduite sur route et exclusivement destinés à la conduite sur circuit ; véhicules transférés en raison d'un changement de résidence ; véhicules à moteur de secours d'urgence utilisés pour le transport de victimes et de patients ; location de longue durée en crédit-bail de ces véhicules. Les exonérations citées dans cette colonne s'appliquent en cas de crédit-bail.</p> <p>Taxe environnementale : pas d'exonérations.</p>
Suède	<b>TVA</b> : 25 %	Valeur	
Suisse	<p><b>TVA</b> : 7.7 %</p> <p><b>Impôt sur les véhicules automobiles</b> : son taux s'élève à 4 % de la valeur du véhicule, il s'applique aux véhicules utilitaires légers d'un poids unitaire n'excédant pas 1 600 kg et aux véhicules de transport de personnes. Sont soumises à cet impôt : l'importation sur le territoire suisse de véhicules automobiles, ainsi que la livraison et l'utilisation en propre de véhicules automobiles fabriqués sur le territoire suisse.</p> <p>Il n'y a pas de taxe d'immatriculation (mais le paiement de droits d'un faible montant est exigé pour la délivrance des plaques et documents d'immatriculation).</p>	Valeur Propulsion électrique	Les véhicules électriques sont exonérés de l'impôt sur l'achat des véhicules.
Turquie	<p><b>TVA</b> : 18 %</p> <p>La <b>taxe spéciale sur la consommation (TSC)</b> est prélevée une seule fois, à la première acquisition d'un véhicule. Critères : cylindrée, base d'imposition de la TSC : puissance (kW) du moteur pour les véhicules électriques ou hybrides.</p>	Valeur Cylindrée Propulsion électrique	<p>Exonérations : véhicules d'agents diplomatiques ; véhicules aménagés pour les personnes handicapées ; avions et hélicoptères acquis par l'Académie d'aviation de Turquie ; véhicules neufs acquis par les services de la présidence ; véhicules utilisés exclusivement pour l'exploration pétrolière ; véhicules acquis par les parents de victimes de conflits armés ; remplacement de véhicules utilitaires.</p> <p>Allègements : un taux minoré s'applique aux véhicules tout-électriques relevant des rubriques 87.03 et 87.11 de la nomenclature douanière ainsi qu'aux véhicules équipés de moteurs électriques et de moteurs thermiques (véhicules hybrides) relevant de la rubrique 87.03.</p>

## Note :

Ne sont pas pris en compte dans ce tableau : les droits de douane ; les impositions spécifiques aux véhicules d'occasion (par exemple, régimes de la marge bénéficiaire ou des véhicules de collection) ; les ventes diplomatiques ; les dispositifs d'exportation/importation ou de transfert de véhicules ; et la taxe sur les primes d'assurance.

1. Les allègements et exonérations indiqués dans ce tableau ne comprennent pas ceux accordés aux véhicules qui sont utilisés par les ambassades et autres missions diplomatiques, les organisations internationales ou qui relèvent d'un régime douanier particulier.

2. **Grèce.** Depuis le 31 juillet 2020, un nouveau barème progressif fondé sur la valeur imposable (prix de vente hors taxes) a été défini au regard des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et de la norme d'émission. Depuis cette date, sont exonérés comme suit de la taxe d'immatriculation : les voitures hybrides qui émettent une quantité de CO<sub>2</sub> inférieure ou égale à 50 g/km (75 %) ; les voitures hybrides qui émettent une quantité de CO<sub>2</sub> supérieure ou égale à 51 g/km (50 %) ; et les caravanes (75 %).

Source : délégations nationales. Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Tableau d'annexe 4.A.2. Impôts liés à la possession ou à l'utilisation de véhicules à moteur

Pays	Impôts	Critères	Allègements/exonérations <sup>1</sup>
	<p><b>Taxe annuelle levée par l'État et les municipalités</b> au titre de la détention d'un véhicule (réformée au 1<sup>er</sup> juillet 2007). Pour les véhicules de transport de personnes et les voitures à usage multiple d'un poids brut inférieur ou égal à 2.5 tonnes, le montant dû repose sur la capacité du moteur et les émissions de CO<sub>2</sub> si le véhicule a été immatriculé après la réforme, mais si l'immatriculation a été effectuée entre 1981 et l'adoption de la réforme, il dépend de la cylindrée du moteur (ou tension), de la date d'immatriculation et du type de carburant utilisé.</p> <p>Un <b>droit d'accise est perçu sur les camions</b> de plus de 2.5 tonnes affectés au transport public et privé de marchandises.</p>	<p>Cylindrée</p> <p>Émissions de CO<sub>2</sub></p> <p>Propulsion électrique</p> <p>Poids</p> <p>Nombre d'essieux</p> <p>Type de véhicule et carburant</p> <p>Type de suspension</p>	<p>Sont exonérés les véhicules détenus par l'État (administrations centrales, régionales ou locales), les brigades de pompiers, des États étrangers, des missions diplomatiques et consulaires, des organisations internationales, des agences spécialisées européennes et des personnes handicapées ; véhicules saisis par l'État dans le cadre d'une procédure pénale.</p> <p>Sont également exonérés les ambulances, les véhicules de transport de voyageurs affectés à la location ou à des services de taxi, les tracteurs, les véhicules funéraires, les véhicules non motorisés à assistance électrique ou fonctionnant à l'aide des énergies renouvelables.</p> <p>Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2020, l'exonération a été étendue à certains types de véhicules de moins de 30 ans, considérés comme présentant un intérêt historique et ne parcourant pas plus de 500 kilomètres par an.</p>
Allemagne	<p><b>Impôt sur les véhicules à moteur.</b> Pour les voitures particulières immatriculées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2009, l'impôt sur les véhicules à moteur repose principalement sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Il se compose d'une taxe de base (liée à la cylindrée) et d'une taxe carbone. Le tarif de la composante de base s'élève à 2 EUR (essence) ou 9.50 EUR (diesel) pour 100 cm<sup>3</sup>. La composante liée aux émissions de CO<sub>2</sub> a été fixée à 2 EUR par gramme de CO<sub>2</sub> émis sur un kilomètre.</p> <p>Les voitures immatriculées avant le 1<sup>er</sup> juillet 2009 sont imposées en fonction de leurs émissions polluantes (normes EURO) et de leur cylindrée.</p>	<p>Émissions polluantes</p> <p>Cylindrée</p> <p>Émissions de CO<sub>2</sub></p> <p>Propulsion électrique</p>	<p>Les voitures émettant moins de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre sont exonérées de la composante « CO<sub>2</sub> » et sont uniquement soumises à la composante de base.</p> <p>Les voitures tout-électriques sont exonérées pendant dix ans suivant la date de la première immatriculation si celle-ci a eu lieu entre le 18 mai 2011 et le 31 décembre 2020.</p>
Australie	<p><b>Droits annuels d'immatriculation</b> Les États et les territoires prélèvent des droits au titre de l'immatriculation annuelle, de l'assurance responsabilité civile obligatoire et de la délivrance du permis de conduire. Leur montant est généralement plus élevé pour les véhicules utilitaires que pour les véhicules particuliers. En ce qui concerne les camions, il dépend du type de véhicule et de sa masse brute dans la plupart des États. Le montant dû au titre du renouvellement du permis dépend de la durée de validité, comprise entre un et cinq ans.</p>	<p>Usage professionnel/personnel</p> <p>Masse brute du véhicule</p>	
Autriche	<p><b>Impôt sur les véhicules à moteur</b> : pour les véhicules à moteur dont le poids brut admissible est supérieur à 3.5 tonnes, l'impôt est calculé en fonction du poids du véhicule (entre 1.55 EUR et 1.90 EUR par mois et par tonne).</p> <p><b>Impôt sur l'assurance automobile</b> : applicable aux véhicules à moteur dont le poids admissible en charge est inférieur ou égal à 3.5 tonnes. Quand la première immatriculation est antérieure au 1<sup>er</sup> octobre 2020, la base d'imposition est la puissance du moteur en kilowatts (voitures) ou la capacité</p>	<p>Poids</p> <p>Puissance du moteur</p> <p>Capacité cubique</p> <p>Émissions de CO<sub>2</sub></p> <p>Propulsion électrique</p>	<p>Véhicules utilisés par les missions diplomatiques et les bureaux consulaires ; les forces armées ; la police ; les brigades de pompiers ; les services d'ambulance ; les services de secours en montagne ; les véhicules à propulsion électrique ; les engins de chantier automoteurs ; les véhicules à l'essai ; les véhicules affectés exclusivement à des services de taxi ; les cyclomoteurs et les motocycles d'une cylindrée maximale de 100 cm<sup>3</sup> ; les véhicules exclusivement à usage agricole et forestier ; et les véhicules</p>

	<p>cubique (motos). Quand la première immatriculation est postérieure au 1<sup>er</sup> octobre 2020, les émissions de CO<sub>2</sub> sont également prises en compte comme suit : voitures : (puissance en kW – 65) * 0.72 EUR + (émissions de CO<sub>2</sub> – 115) * 0.72 EUR par mois. motos : (capacité cubique – 52) * 0.014 + (émissions de CO<sub>2</sub> – 52) * 0.20 EUR par mois.</p>		<p>destinés au transport de personnes handicapées.</p>
Belgique	<p><b>Impôt fédéral</b> : les émissions de CO<sub>2</sub> sont prises en compte dans le calcul de l'avantage procuré par l'utilisation d'une voiture de société à des fins personnelles. La déductibilité des dépenses professionnelles liées à l'utilisation de la voiture, frais de carburant inclus (50 % à 120 %) est associée aux émissions de CO<sub>2</sub>.</p> <p><b>Taxe de circulation annuelle :</b>  <i>Wallonie</i> : son montant dépend de la puissance fiscale (C.V.) et de la cylindrée et suit un barème progressif compris entre 80.52 EUR et 2 060.92 EUR. Au-delà de 20 C.V. (cylindrée supérieure à 41 cm<sup>3</sup>, un montant additionnel de 112.33 EUR par C.V. est appliqué. Les véhicules de plus de 30 ans (25 ans dans la Région de Bruxelles-Capitale) sont soumis à un impôt annuel de 36.53 EUR.  <i>Flandre</i> : pour les voitures particulières, les voitures à usage multiple et les minibus immatriculés au 1<sup>er</sup> janvier 2016, de même que pour les véhicules affectés au transport de marchandises, les corbillards, les tracteurs et remorques d'une MMA inférieure ou égale à 2.5 tonnes immatriculés au 30 juin 2017, le montant de la taxe dépend de la puissance fiscale (en C.V.) et de la cylindrée ainsi que d'un système de bonus-malus écologique. En conséquence, l'impôt est modulé en fonction du niveau d'émissions de CO<sub>2</sub>, de la catégorie EURO et du type de carburant (sauf pour les voitures en crédit-bail).  Pour les voitures en crédit-bail et les autres véhicules (hors financement par crédit-bail), le montant dépend uniquement de la puissance fiscale et de la cylindrée, et suit un barème progressif compris entre 80.52 EUR et 2 060.92 EUR. Au-delà de 20 C.V. (cylindrée supérieure à 41 cm<sup>3</sup>, un montant additionnel de 112.33 EUR par C.V. est appliqué. Les véhicules de plus de 28 ans sont soumis à un impôt annuel de 38.08 EUR. À compter de l'exercice fiscal 2022, il s'appliquera uniquement aux véhicules de 30 ans ou plus.  <i>Région de Bruxelles-Capitale</i> : pour les voitures particulières, le montant de la taxe, qui dépend de la puissance exprimée en chevaux fiscaux et de la cylindrée du moteur, est fixé suivant un barème progressif allant de 83.83 EUR à 2 148.30 EUR. Au-delà de 20 C.V. (cylindrée supérieure à 41 cm<sup>3</sup>), un montant additionnel de 117.21 EUR par C.V. est appliqué. Pour les voitures électriques, c'est le montant minimal qui s'applique. Les véhicules de plus de 25 ans sont soumis à un impôt annuel de 38.08 EUR. (L'âge à</p>	<p>Puissance du moteur Cylindrée Carburant utilisé Caractéristiques environnementales Émissions de CO<sub>2</sub></p>	<p>Dans toutes les régions, des exonérations sont prévues pour les voitures utilisées par les services publics, les véhicules destinés aux personnes handicapées et invalides de guerre, les véhicules agricoles, les véhicules de secours, les véhicules à l'essai, les bateaux et canots, les véhicules affectés à des services de taxi, les cyclomoteurs et motocycles d'une cylindrée maximale de 250 cm<sup>3</sup>.  Flandre : depuis l'exercice fiscal 2016, les voitures qui fonctionnent au gaz de pétrole liquéfié bénéficient d'une réduction fiscale de 100 EUR. Les voitures tout-électriques, à hydrogène, hybrides rechargeables (jusqu'en 2021), GNV/GNL (jusqu'en 2021) bénéficient d'une exonération totale.  Région de Bruxelles-Capitale : sont exemptées les victimes d'attentat terroriste qui bénéficient d'une pension d'invalidité au titre d'une invalidité minimale de 60 %.</p>

	<p>compter duquel un véhicule est dit « de collection » passera progressivement de 25 à 30 ans d'ici à 2025.) Pour les motos, le montant de l'impôt annuel est forfaitaire et s'élève à 59.27 EUR. Pour les véhicules légers de transport de marchandises d'un poids maximal autorisé en charge de 3.5 tonnes et les autocaravanes, le montant de l'impôt dépend du poids maximal autorisé en charge. Pour les véhicules lourds de transport de marchandises d'un poids maximal autorisé en charge supérieur à 12 tonnes, le montant de l'impôt dépend du poids maximal autorisé en charge, du nombre d'essieux et du type de suspension.</p> <p>Les voitures qui fonctionnent partiellement ou entièrement au gaz de pétrole liquéfié (GPL) sont soumises à une <b>taxe de circulation complémentaire</b> dans toutes les régions. Son montant, calculé suivant un barème progressif en fonction de la puissance du moteur, est compris entre 89.16 EUR et 208.20 EUR. 20</p> <p><b>Prélèvement kilométrique</b> : dans toutes les Régions, les véhicules à moteur (camions) ou ensemble de véhicules articulés qui sont destinés ou servent au transport par route de marchandises et dont la masse maximale autorisée (MMA) dépasse 3.5 tonnes sont soumis à une redevance au kilomètre parcouru.</p>		
Canada	<p><b>Redevances annuelles</b> Redevances annuelles : toutes les provinces imposent des redevances annuelles au titre de l'utilisation de véhicules à moteur. Leur montant dépend généralement du type du véhicule concerné et, le plus souvent, de son poids.</p>	Type Poids	
Chili	<p><b>Taxe annuelle sur les véhicules à moteur</b> : taxe perçue (par les municipalités) au titre de l'utilisation d'un véhicule à moteur sur la voie publique en fonction de la valeur commerciale du véhicule.</p> <p>Véhicules légers : montant fondé sur la valeur commerciale du véhicule.</p> <p>Véhicules de transport de personnes : montant forfaitaire.</p> <p>Véhicules de transport de marchandises : montant fondé sur la charge utile.</p>	Valeur commerciale Droit forfaitaire Charge utile (camions)	
Colombie	<p><b>Taxe annuelle sur les véhicules à moteur</b> : cette taxe est perçue par les municipalités au titre de l'utilisation d'un véhicule à moteur sur la voie publique suivant le barème ci-après, qui repose sur la valeur commerciale du véhicule.</p> <p>(a) 1.5 % de la valeur commerciale du véhicule lorsque celle-ci est inférieure à 48 029 000 COP.</p> <p>(b) 2.5 % de la valeur commerciale du véhicule lorsque celle-ci est supérieure à 48 029 000 COP et inférieure à 108 063 000 COP.</p> <p>(c) 3.5 % de la valeur commerciale du véhicule lorsque celle-ci est supérieure à 108 063 000 COP.</p>	Valeur commerciale	
Corée	<p><b>Taxe automobile</b>, assise sur la cylindrée : de 80 KRW à 200 KRW par cm<sup>3</sup></p>	Cylindrée	Exonération totale pour les personnes handicapées.

	pour les véhicules non utilitaires ; et de 18 KRW à 24 KRW par cm <sup>3</sup> pour les véhicules utilitaires.		
Danemark	<p><b>Taxe semestrielle sur les véhicules de tourisme</b> : calculé selon le type de carburant et sur la base de la consommation, le montant dû est compris entre 310 DKK (&gt; 20 km/l) et 10 830 DKK (&lt; 4.5 km/l) pour les voitures à essence, et entre 130 DKK (&gt; 32.1 km/l) et 16 100 DKK (&lt; 5.1 km/l) pour les voitures diesel.</p> <p><b>Taxe annuelle sur les camions</b> : pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 24 avril 2007, le montant dû au titre de leur utilisation à des fins personnelles est de 1 060 DKK par an, si le poids total admissible est inférieur ou égal à 2 tonnes, et de 5 920 DKK par an, si le poids total admissible est compris entre 2 et 4 tonnes.</p> <p><b>Taxe pour utilisation personnelle</b> : pour les véhicules immatriculés le 25 avril 2007 ou après, le montant de la taxe pour utilisation personnelle est de 5 920 DKK par an si le poids total admissible est inférieur ou égal à 3 tonnes et de 17 590 DKK par an si le poids total admissible est compris entre 3 et 4 tonnes. Le montant de la taxe est réduit de moitié pour les véhicules utilisés à la fois à des fins personnelles et professionnelles tandis que ceux exclusivement utilisés à des fins commerciales sont exonérés en totalité.</p>	Consommation de carburant Poids (camions)	
Espagne	L' <b>impôt sur les véhicules à moteur</b> (levé par les municipalités) repose sur : la puissance du moteur (voitures particulières), la capacité d'emport de voyageurs (autobus), la charge utile (camions) ou la cylindrée (motocycles).	Type de véhicule Puissance du moteur Cylindrée	<b>Sont exonérés</b> : les véhicules officiels appartenant aux services diplomatiques, les ambulances, les véhicules aménagés pour les personnes handicapées, les véhicules de transport public équipés de plus de neuf sièges, les tracteurs et autres véhicules à usage agricole ; les véhicules de collection.
Estonie	<b>Taxe sur les poids lourds</b> : de 0 à 232.60 EUR (par trimestre) selon la fourchette de poids (12 tonnes - 40 tonnes ou plus), le nombre d'essieux (2, 3, 4, 2+1, 2+2, 2+3, 3+2, 3+3), le type de suspension (pneumatique ou autre).	Fourchette de poids, Combinaison des essieux, Type de suspension	Sont exonérés les poids lourds de l'armée, des forces de l'ordre, des services de secours, des autorités locales, des ONG, ainsi que les véhicules affectés à des opérations de sauvetage, les poids lourds.
États-Unis	La <b>taxe sur les poids lourds</b> concerne les camions d'un poids égal ou supérieur à 55 000 livres (environ 25 tonnes). Jusqu'à 75 000 livres (environ 34 tonnes, sauf pour les camions grumiers) le montant de cette taxe est de 100 USD par an, auxquels s'ajoutent 22 USD par tranche supplémentaire de 1 000 livres à partir de 55 000 livres. Au-delà de 75 000 livres, le montant de la taxe a été fixé à 550 USD. Pour les camions grumiers, le montant dû est de 75 USD par an, plus 16.50 USD par tranche de 1 000 livres au-delà de 55 000 livres. Au-delà de 75 000 livres, le montant de la taxe a été fixé à 412.50 USD. Un crédit d'impôt peut être demandé au cours de l'exercice suivant si le véhicule a parcouru 5 000 miles ou moins (7 500 miles ou moins dans le cas des véhicules agricoles).	Poids (camions)	

	Les États et autorités locales peuvent imposer des <b>redevances périodiques d'immatriculation, d'exploitation, de stationnement et d'inspection, ainsi que des taxes sur la propriété.</b>		
Finlande	La <b>taxe annuelle sur la détention d'une voiture particulière ou d'une camionnette de livraison</b> est fonction de la quantité de CO <sub>2</sub> émise par le véhicule. En l'absence de données d'émission dans le registre des véhicules et conducteurs, son montant est calculé sur la base de la masse totale du véhicule. Il est compris entre 53.29 EUR (véhicules rejetant moins de 400 grammes de CO <sub>2</sub> par kilomètre) et 654.44 EUR (400 g/km ou plus). Les voitures particulières et camionnettes qui roulent au diesel sont soumises à l' <b>impôt sur la puissance motrice</b> , qui a pour base la masse totale du véhicule. L'impôt sur la puissance motrice couvre également d'autres voitures et camionnettes qui fonctionnent avec des carburants moins taxés. Les camions sont soumis à une taxe annuelle assise sur le poids brut maximal, le nombre d'essieux et l'usage des remorques.	Émissions de CO <sub>2</sub> Poids Nombre d'essieux (camions)	
France	La <b>taxe sur les véhicules de sociétés</b> repose sur deux critères : les émissions de CO <sub>2</sub> et la teneur en autres polluants atmosphériques. Le tarif applicable au titre des émissions de CO <sub>2</sub> est compris entre 1 EUR par gramme de CO <sub>2</sub> émis, pour les véhicules qui rejettent au maximum 20 grammes par kilomètre, et 29 EUR par gramme de CO <sub>2</sub> émis, pour les véhicules qui rejettent plus de 250 grammes par kilomètre. Au titre des autres polluants atmosphériques, il est de 20 EUR pour l'essence sans plomb et de 40 EUR pour le diesel. <b>Taxe annuelle sur les véhicules polluants.</b> Les propriétaires de véhicules dont le taux d'émissions de CO <sub>2</sub> dépasse un seuil compris entre 250 g/km (véhicules dont la première immatriculation a eu lieu en 2009) et 190 g/km (véhicules dont la première immatriculation a eu lieu en 2012 et après) doivent s'acquitter d'une taxe annuelle de 160 EUR.	Puissance du moteur Propulsion électrique Type de carburant Émissions de CO <sub>2</sub>	<b>Exonérations</b> : voitures de plus de 10 ans ; voitures destinées au transport public, à la location longue durée ou à la vente ; voitures fonctionnant à l'électricité ou au gaz (celles combinant énergie électrique et motorisation à essence ou au gazole bénéficient d'une exonération réduite de moitié). Une exonération de 50 % est prévue pour les véhicules pouvant fonctionner à la fois à l'essence et au GPL.
Grèce	<b>Taxe annuelle de circulation applicable aux voitures de tourisme</b> pour la première fois immatriculées en Grèce/dans l'Union européenne/dans l'Espace économique européen avant le 31 octobre 2010 (ou à l'étranger avant 2002) et aux motocycles, quelle que soit leur date d'immatriculation : son montant dépend de la cylindrée et est compris entre 22 EUR et 1 380 EUR. Il est également tenu compte du nombre d'années de circulation du véhicule. Pour les voitures particulières et les taxis dont la première immatriculation en Grèce/dans l'Union européenne/dans l'Espace économique européen est postérieure au 1 <sup>er</sup> novembre 2010, le montant de la taxe est calculé en fonction des émissions de CO <sub>2</sub> et s'échelonne entre 0 EUR et 3.72 EUR par gramme de CO <sub>2</sub> . Pour les camions, le montant de la taxe dépend du poids brut et, pour les autobus, du nombre de sièges.	Cylindrée Émissions de CO <sub>2</sub> Propulsion électrique Masse brute (camions) Nombre de sièges (bus)	Principaux véhicules exonérés : voitures utilisées par les pouvoirs publics, municipalités incluses, les ambulances etc. ; voitures utilisées par des personnes handicapées et des membres des services diplomatiques étrangers ; voitures électriques ou hybrides immatriculées le 31 octobre 2010 ou avant cette date et dont la cylindrée est inférieure à 1 549 cm <sup>3</sup> ; voitures de tourisme immatriculées après le 1 <sup>er</sup> novembre 2011 et dont le niveau d'émission de CO <sub>2</sub> est inférieur à 90 g/km ; motocycles d'une cylindrée inférieure ou égale à 300 cm <sup>3</sup> et utilisés en remplacement de vieux modèles (le remplacement doit être intervenu au plus tard le 31 décembre 2009). Les motocycles d'une cylindrée supérieure à 300 cm <sup>3</sup> et utilisés en remplacement de vieux modèles sont exonérés pendant seulement cinq ans suivant la date de la première immatriculation du nouveau motocycle. Les voitures et

			motocycles titulaires d'un permis de circulation en cours de validité peuvent être importés, pendant une période limitée n'excédant pas six mois par an, suivant la procédure douanière d'importation temporaire.
Hongrie	L' <b>impôt sur les véhicules à moteur</b> est prélevé en fonction de la puissance du moteur (en kW) dans le cas des voitures particulières et des motocycles. Il est calculé en fonction du poids à vide pour ce qui est des autobus, des semi-remorques et des autocaravanes. Dans le cas des camions, la base imposable est le poids net augmenté de 50 % du poids de la cargaison. Le montant dû est compris entre 140 HUF et 345 HUF par kW pour les voitures particulières et les motocycles selon l'âge du véhicule (plus il est vieux, plus le montant dû est faible). Il s'élève à 850 HUF par tranche de 100 kg de la base imposable dans le cas des camions, des autobus et des semi-remorques équipés d'essieux qui préservent la chaussée. Pour les autres camions et remorques, le montant dû est de 1 380 HUF par tranche de 100 kg.	Cylindrée Poids (camions) Type d'essieu (véhicules lourds) Propulsion électrique	Sont exonérés : les véhicules détenus par des organismes publics ou des organisations religieuses ; les véhicules détenus par des organismes sociaux et fondations non redevables de l'impôt sur les bénéfices ; les véhicules de transport public ou de lutte contre les incendies ; les véhicules détenus par des personnes atteintes d'un handicap grave ou par des personnes qui assurent le transport régulier de personnes atteintes d'un tel handicap, jusqu'à 13 000 HUF ; les voitures particulières non polluantes. L'exonération concerne un seul véhicule, dont la puissance du moteur ne doit pas dépasser 100 kW.
Irlande	La <b>taxe de circulation appliquée aux voitures de tourisme</b> est fondée sur les émissions de CO <sub>2</sub> . Son montant est compris entre 120 EUR (pour 0 gramme de CO <sub>2</sub> émis par kilomètre) et 2 350 EUR (au-dessus de 225 g/km). La taxe sur les véhicules utilitaires est assise sur le poids net : son montant est compris entre 333 EUR (< 3000 kg) et 5 195 EUR (> 20 000 kg).	Émissions de CO <sub>2</sub> Poids (véhicules utilitaires) Propulsion électrique	Les véhicules à propulsion électrique : montant forfaitaire de 120 EUR (véhicules particuliers) ou 92 EUR (véhicules utilitaires d'un poids inférieur ou égal à 1 500 kg).
Islande	Une <b>redevance d'élimination</b> de 900 ISK est levée tous les six mois sur la totalité des véhicules, pendant quinze ans à compter de la date de la première immatriculation en Islande, sauf si le véhicule a 25 ans révolus au début de l'année du paiement. Il s'agit d'une taxe environnementale censée financer l'élimination du véhicule à la fin de sa vie utile. À la mise au rebut du véhicule, le propriétaire reçoit une prime de 20 000 ISK. Les véhicules diesel de plus de 10 tonnes sont soumis à une taxe spéciale dont le montant est calculé sur la base du poids du véhicule et du nombre de kilomètres parcourus. Les propriétaires de véhicules diesel de moins de 10 tonnes ne sont pas redevables d'une telle taxe. Les voitures particulières sont soumises à une <b>taxe semestrielle de circulation</b> dont la base d'imposition est le niveau d'émission de dioxyde de carbone déclaré par le constructeur pour une combinaison de cycles de circulation urbaine et routière. En l'absence de données sur les émissions, le montant dû dépend du poids du véhicule. Le montant de la taxe routière semestrielle est de 150 ISK par gramme de CO <sub>2</sub> émis au-delà de 121 grammes, en supplément du montant forfaitaire minimal égal à 6 225 ISK.	Poids Distance Émissions de CO <sub>2</sub>	
Israël	Une <b>vignette annuelle</b> est due par les propriétaires de voitures particulières et utilitaires d'un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Les véhicules sont classés en sept groupes (généralement sur la base du prix). Le montant de la redevance annuelle, qui dépend de l'année de construction et du groupe	Prix Âge Catégorie	Véhicules détenus par des personnes handicapées, des agents diplomatiques, des organes du Système des Nations Unies ou certaines œuvres caritatives.

	auquel appartient le véhicule, est compris entre 720 NIS et 4 548 NIS. Il est différent pour les véhicules utilitaires à propulsion diesel de plus de 3.5 tonnes.		
Italie	<p><b>Taxe annuelle sur la détention</b> : entre 2.58 EUR par kW et 4.95 EUR par kW selon la cylindrée et le niveau d'émissions polluantes. Le tarif national peut être modifié par les autorités régionales.</p> <p>Une surtaxe sur l'usage des voitures et véhicules réservés au transport de personnes ou de marchandises s'applique lorsque la puissance du moteur dépasse 185 kW, à hauteur de 20.00 EUR par kW supplémentaire. Elle est réduite de 40 %, 70 % et 85 % pour les véhicules construits depuis plus de cinq, dix et quinze ans respectivement.</p>	<p>Puissance du moteur</p> <p>Émissions polluantes</p> <p>Propulsion électrique</p>	<p>Sont exonérés les véhicules de collection de plus de 30 ans reconnus comme présentant une valeur historique ou de collection ; les autres véhicules de plus de 30 ans sont soumis à une taxe forfaitaire.</p> <p>Dans nombre de régions, les véhicules à propulsion électrique, GPL et GNV sont exonérés de la taxe sur la détention de véhicules à hauteur de 100 % au cours des cinq premières années (à compter de la date de la première immatriculation) ; et à 75 % les années suivantes. Les véhicules destinés aux personnes handicapées sont exonérés en totalité.</p>
Japon	<p>À l'échelle des préfectures, une <b>taxe (nationale) sur le tonnage des véhicules à moteur</b> frappe les véhicules utilitaires selon le barème suivant : pour les véhicules de transport de personnes, entre 4 100 JPY et 6 300 JPY par demi-tonne (entre 2 600 JPY et 2 800 JPY) ; pour les camions, entre 3 300 JPY et 6 300 JPY par demi-tonne (*entre 2 600 JPY et 2 800 JPY).</p> <p>À l'échelle des préfectures, une <b>taxe automobile</b> fondée sur la cylindrée frappe les véhicules utilitaires selon le barème suivant : pour les véhicules de transport de personnes, entre 25 000 JPY et 110 000 JPY (entre 7 500 JPY et 40 700 JPY) ; pour les camions (charge maximale de 4-5 tonnes) : 25 500 JPY (18 500 JPY), pour les autobus (capacité de 41 à 50 voyageurs) : 49 000 JPY (17 500 JPY).</p> <p>À l'échelle locale, il existe une <b>taxe sur les véhicules légers</b> et les motocycles, calculée suivant la cylindrée et certaines normes.</p>	<p>Poids</p> <p>Cylindrée</p> <p>Incidences sur l'environnement (y compris propulsion électrique/pile à combustible)</p>	<p>Des allègements de la taxe sur le tonnage des véhicules à moteur sont prévues, notamment pour les véhicules ayant un faible impact sur l'environnement, les autobus et taxis accessibles à tous et les camions équipés d'un dispositif de freinage anticollision.</p> <p>Un remboursement de la taxe sur le tonnage des véhicules à moteur est prévu pour les véhicules d'occasion dûment mis au rebut ou détruits par certaines catastrophes naturelles avant la date d'expiration de la période de validité du certificat d'inspection.</p> <p>Des allègements de la taxe sur le tonnage des véhicules à moteur sont prévues, notamment pour les véhicules ayant un faible impact sur l'environnement.</p>
Lettonie	<p>La <b>taxe annuelle sur les voitures particulières</b> est calculée en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2008. Pour les voitures immatriculées entre 2005 et 2008, le montant dû est établi en fonction du poids brut, de la cylindrée et de la puissance maximale. Pour les voitures particulières immatriculées avant 2005, la taxe est calculée uniquement suivant le poids brut.</p> <p>La <b>taxe annuelle sur les motocycles</b> est associée à la cylindrée du moteur. Dans le cas des <b>poids lourds</b>, le calcul tient compte du poids brut, du nombre d'essieux et, si le poids brut est supérieur à 12 tonnes, du type de suspension.</p>	<p>Émissions de CO<sub>2</sub></p> <p>Poids (voitures particulières et poids lourds)</p> <p>Cylindrée (voitures particulières et motocycles)</p> <p>Puissance maximale du moteur (voitures particulières)</p> <p>Nombre d'essieux et type de suspension (poids lourds)</p> <p>Propulsion électrique</p>	<p>Les principales exonérations concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les voitures, motocycles, tricycles ou quadricycles, dont le propriétaire, détenteur ou conducteur est une personne handicapée</li> <li>- les véhicules dont le propriétaire, détenteur ou conducteur est représentant diplomatique/consulaire ou représentant d'une organisation internationale ou jouit de privilèges ou immunités diplomatiques ou consulaires</li> <li>- les véhicules de secours d'urgence</li> <li>- les véhicules immatriculés ou en cours d'immatriculation en tant que véhicule de collection</li> <li>- les véhicules à propulsion électrique.</li> </ul>
Lituanie	<p><b>Vignette sur les autobus et les poids lourds.</b></p> <p>Le montant dû annuellement s'échelonne entre 304 EUR (autobus) et 1 071 EUR (poids lourds d'un PTAC supérieur à 12 tonnes).</p>	<p>Type de véhicule, catégorie, classe et groupe, classe par émissions, poids en charge.</p>	<p>Exonérations : véhicules utilisés par les pouvoirs publics ; véhicules spécialement aménagés pour les personnes handicapées (transport et conduite) ; véhicules des établissements de santé (ambulances, unités mobiles de soins intensifs) ; autobus des réseaux de lignes régulières (transports urbains et périurbains).</p>
Luxembourg	<b>Taxe automobile</b> : il s'agit d'une taxe annuelle de circulation calculée selon	Émissions de CO <sub>2</sub>	Exonérations : véhicules destinés aux personnes handicapées ; véhicules de

	<p>les émissions de CO<sub>2</sub>. Son montant est égal au niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) multiplié par un coefficient de 0.9 dans le cas des voitures diesel, et de 0.6 dans les autres cas, le tout multiplié par un facteur exponentiel (au minimum 0.5 pour un niveau d'émissions inférieur à 90 g/km, il augmente de 0.1 par tranche de 10 g/km supplémentaire).</p> <p>Une taxe sur les poids lourds (également appelée « eurovignette ») est levée au titre de l'utilisation des routes sur les véhicules (camions) dont le poids brut est égal ou supérieur à 12 tonnes. Son montant dépend également des normes EURO applicables.</p>	Propulsion électrique	collection ; voitures utilisées par les pouvoirs publics ; voitures à propulsion électrique.
Mexique	<p>À l'échelon fédéral, la taxe sur la détention de véhicules a été supprimée à compter de 2012. Les États peuvent appliquer une taxe sur la détention et/ou l'immatriculation périodique.</p> <p>La <b>taxe d'immatriculation</b> s'élève à 1 365 MXN en moyenne et la <b>taxe sur la détention</b> représente généralement entre 3.0 % et 19.1 % de la valeur du véhicule, selon la catégorie à laquelle celui-ci appartient et le nombre de passagers qu'il peut transporter.</p>	Valeur Type de véhicule Nombre de passagers Propulsion électrique	Sont exonérés au niveau des États les véhicules hybrides et électriques affectés au transport public de voyageurs et, parfois ceux à usage spécial. Dans certains États, l'exonération peut atteindre 100 % quelle que soit la valeur du véhicule.
Norvège	<p>La <b>taxe sur les assurances automobiles</b> remplace la taxe annuelle sur les véhicules à moteur depuis 2018.</p> <p>Montant journalier : 9.47 NOK pour les voitures diesel non équipées d'un filtre à particules par le constructeur et 8.12 NOK dans les autres cas ; 5.65 NOK pour les motos ; 1.31 NOK pour les cyclomoteurs, tracteurs, etc.</p>	Type de véhicule Propulsion électrique Filtre à particules	Les véhicules électriques sont exonérés de la taxe sur les assurances automobiles.
Nouvelle-Zélande	<p><b>Droits périodiques d'immatriculation des véhicules.</b> La plupart des véhicules sont soumis au paiement de droits périodiques d'immatriculation qui autorisent leur circulation sur la voie publique pour une durée allant jusqu'à 12 mois. Le montant est calculé suivant le type de véhicule. Pour un véhicule de tourisme, le montant du droit de référence est de 52.11 NZD pour douze mois.</p>	Type de véhicule	
Pays-Bas	<p><b>L'impôt sur les véhicules à moteur</b> est basé sur le poids et le type de carburant employé. À cela s'ajoute une surtaxe provinciale. Une taxe sur les poids lourds (également appelée « eurovignette ») frappe les véhicules (camions) d'un poids brut égal ou supérieur à 12 tonnes au titre de l'utilisation des routes nationales. Son barème repose sur les normes EURO (catégorie diesel).</p>	Pour l'impôt sur les véhicules à moteur : Type de carburant consommé Poids Région (province) Émissions de CO <sub>2</sub> Pour la taxe sur les poids lourds : Nombre d'essieux Émissions polluantes	Les véhicules qui n'émettent pas de CO <sub>2</sub> bénéficient d'une exonération totale. Pour les véhicules à faible niveau d'émission (moins de 50 g/km), l'exonération est de 50 %. Autres véhicules bénéficiant d'exonérations : Ambulances (vétérinaires) ; véhicules utilisés par les brigades de pompiers ; véhicules utilisés par la police/l'armée ; véhicules funéraires ; véhicules affectés au nettoyage, à l'entretien ou à la construction des routes ; taxis et véhicules de plus de 40 ans. Autres régimes spéciaux : les camionnettes de livraison utilisées à des fins professionnelles au moins 10 % du temps pour les minibus aménagés pour les personnes handicapées (transport et conduite) bénéficient d'allègements.

Pologne	Une <b>taxe annuelle sur les véhicules à moteur</b> est levée par les municipalités. Sont concernés les poids lourds d'un PTAC supérieur à 3.5 tonnes, les tracteurs routiers et lourds, les remorques et semi-remorques et les autobus.	Poids Type de véhicule Nombre de passagers (autobus)	Véhicules détenus par les représentations diplomatiques, les bureaux consulaires et autres missions étrangères. Véhicules de transport de la force de réserve. Véhicules spéciaux ou à usage spécial. Véhicules de collection.
République slovaque	L' <b>impôt sur les véhicules à moteur</b> s'applique uniquement aux véhicules immatriculés en République slovaque et utilisés dans le cadre d'activités commerciales au cours de l'exercice fiscal considéré. Son montant dépend du type du véhicule (voitures particulières) ; de son poids, de sa cylindrée, du nombre d'essieux (utilitaires et autobus) ; et du type de moteur.	Usage Type de véhicule (voitures particulières) Poids Cylindrée (véhicules utilitaires et bus) Nombre d'essieux Type de moteur	<b>Exonérations</b> : véhicules utilisés par des agents diplomatiques et consulaires ; véhicules d'urgence (premiers secours) ; véhicules utilisés pour assurer des services publics (autobus) ; véhicules utilisés uniquement pour des activités agricoles ou forestières. Un <b>allègement</b> (50 %) est appliqué aux différents types de véhicules hybrides ; aux véhicules fonctionnant au GNV/GNL ; aux véhicules à hydrogène ainsi qu'aux véhicules ayant été utilisés au moins 60 fois dans le cadre d'un transport combiné. Cette réduction s'applique pendant une période 108 mois à compter de la date de la première immatriculation du véhicule (à hauteur de 25 % les 36 premiers mois, de 20 % les 36 mois suivants et de 15 % les 36 mois restants).
République tchèque	Une <b>taxe de circulation</b> frappe tous les véhicules routiers automobiles et leurs remorques immatriculés et utilisés en République tchèque dont les détenteurs sont soumis à : - l'impôt sur les bénéficiaires des sociétés (à l'exception des véhicules servant à des activités d'intérêt général exonérées de cet impôt) ; - l'impôt sur le revenu des personnes physiques au titre d'activités indépendantes rémunérées ou d'un lien direct avec de telles activités. Les véhicules d'un poids total admissible de plus 3.5 tonnes, immatriculés en République tchèque et exclusivement destinés au transport de marchandises sont soumis à la taxe de circulation. Dans le cas des voitures particulières, la base imposable est la cylindrée du moteur exprimée en centimètres cubes, sauf pour les voitures électriques. Dans le cas des semi-remorques et autres véhicules à moteur, la base imposable est la charge à l'essieu (en tonnes) et le nombre d'essieux des semi-remorques. Dans les autres cas, la base imposable est le poids maximal admissible en tonnes et le nombre d'essieux. Le montant annuel de la taxe est compris entre 1 200 CZK et 4 200 CZK pour les voitures particulières, et entre 1 800 CZK et 33 100 CZK pour les autres véhicules.	Cylindrée (voitures particulières) Type de propulsion Propulsion électrique Type de carburant Charge maximale admissible à l'essieu et nombre d'essieux (semi-remorques) Masse maximale admissible et nombre d'essieux (autres véhicules)	Sont exonérés : les véhicules de moins de quatre roues (motocycles) ; les véhicules des missions diplomatiques et bureaux consulaires (en cas d'accord réciproque) ; les véhicules affectés au transport de voyageurs sur des lignes intérieures, les véhicules des forces armées et de la protection civile ; les véhicules affectés à la réserve opérationnelle ou d'urgence ; les véhicules de la police nationale ; les véhicules de lutte contre les incendies ; les ambulances ; les véhicules d'exploitation minière et de secours en montagne ; les véhicules d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières ; les véhicules de voirie ; les véhicules de voirie ; les véhicules à usage spécial (par exemple, marquage de la chaussée) et les véhicules détenus par les autorités routières et les personnes agréées par celles-ci et exclusivement dédiés au maintien des communications terrestres, à l'exception des voitures particulières, des véhicules électriques, des véhicules hybrides, des véhicules roulant au GPL ou au GNV et des véhicules équipés d'un moteur conçu pour être alimenté à l'E85. Les véhicules exclusivement affectés au transport combiné ferroviaire ou fluvial bénéficient d'un allègement (de 25 % à 100 %). Le taux d'imposition est réduit pendant une période 108 mois à compter de la date de la première immatriculation du véhicule (à hauteur de 48 % les 36 premiers mois, de 40 % les 36 mois suivants et de 25 % les 36 mois restants).

Royaume-Uni	<p>Dans le cas des camions, le <b>droit d'accise sur les véhicules (VED)</b> est établi en fonction du nombre d'essieux, du poids et du type de véhicule.</p> <p>Pour les voitures immatriculées entre le 1<sup>er</sup> mars 2001 et le 30 mars 2017 sur la base d'un certificat d'approbation type indiquant le niveau d'émission de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le montant dû est calculé en fonction de la quantité de CO<sub>2</sub> rejetée et du type de carburant consommé suivant un barème composé de 13 tranches, allant de A à M, la tranche A correspondant aux véhicules les moins polluants, et la tranche M. à ceux qui émettent le plus de CO<sub>2</sub>. pour plus de précisions, consulter <a href="http://www.direct.gov.uk/Motoring">www.direct.gov.uk/Motoring</a></p> <p>Pour les voitures immatriculées à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017 sur la base d'un certificat d'approbation type indiquant le niveau d'émission de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le montant dû au titre de la première licence est calculé en fonction de la quantité de CO<sub>2</sub> rejetée et du type de carburant consommé. Concernant la seconde licence, les voitures dont le prix de vente excède 40 000 GBP sont soumises à une majoration du droit d'accise sur les véhicules, tandis que le taux normal s'applique aux voitures dont le prix de vente est inférieur à ce seuil.</p> <p>Les voitures de tourisme qui ne relèvent pas de ce dispositif sont soumises à un système de seuil : le montant du droit annuel est de 145 GBP si la cylindrée est inférieure ou égale à 1 549 cm<sup>3</sup>, et de 230 GBP si la cylindrée est supérieure à 1 549 cm<sup>3</sup>.</p>	<p>Type de véhicule Émissions de CO<sub>2</sub> Type de carburant Propulsion électrique</p>	<p>Sont exonérés les véhicules destinés aux personnes handicapées, les véhicules de collection âgés de 40 ans ou plus, les véhicules à usage limité, les engins agricoles, les tondeuses, les véhicules à vapeur, les véhicules à propulsion électrique et les cycles à assistance électrique, ainsi que les véhicules détenus par des entités publiques (ambulances, camions de pompiers, voitures de police, etc.).</p>
Slovénie	<p>Les propriétaires de véhicules à moteur et de remorques s'acquittent d'un <b>impôt de circulation</b> une fois par an, au moment du renouvellement du certificat d'immatriculation. Contre versement d'un droit annuel, tout véhicule immatriculé est autorisé à circuler sur la voie publique pendant une période de 12 mois. Le montant de cet impôt dépend de la catégorie à laquelle appartient le véhicule et est proportionnel à la durée de la période d'immatriculation pour une année donnée. Les propriétaires de véhicules à moteur des catégories M1, N1 et L2e s'acquittent d'un droit de radiation un an après la radiation du véhicule puis tous les ans à la même date, pendant les 10 années qui suivent la dernière radiation. Le montant dû correspond à 25 % de la taxe de circulation, mais est plafonné à 25 EUR. Pour les tricycles à moteur électrique, il s'élève à 20 EUR.</p>	<p>Cylindrée Puissance du moteur Poids Émissions polluantes Propulsion électrique Type de suspension Nombre de sièges</p>	<p>Sont exonérés :</p> <p>les véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité, les tracteurs et remorques, les motocycles, les tricycles d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup> et les quadricycles légers, les remorques légères d'un PTAC inférieur ou égal à 750 kg, les véhicules à moteur de l'armée slovène, de la protection civile, des services de secours en montagne, du « laboratoire écologique », les véhicules des unités mobiles, de la police et des sapeurs- pompiers, les ambulances, les véhicules à moteur et les remorques immatriculés au nom de missions diplomatiques et consulaires, les véhicules de certaines organisations internationales et les véhicules affectés au transport de personnes handicapées.</p> <p>Allègement accordé aux camions à faible niveau d'émissions :</p> <p>Camions de la catégorie N1 : allègement pour ceux de type EURO 5 (-25 %), EURO 6 et au-delà (-35 %) ; à l'inverse, majoration pour ceux de type EURO 3 (+10 %), EURO 2 (+20 %), EURO 1 (+30 %) et EURO 0 ou en-deçà (+40 %).</p> <p>Camions des catégories N2, N3 et autobus (M2, M3) : allègement ceux de type EURO 5 (-25 %), EURO 6 et au-delà (-35 %) ; à l'inverse, majoration ceux de type EURO 3 (+10 %), EURO 2 (+20 %), EURO 1 (+30 %)</p>

			et EURO 0 ou en-deçà (+40 %). Allègement pour les autobus et camions à suspension pneumatique (-15 %). Allègement pour les véhicules de collection (-80 %) et les véhicules acquis pour le transport de familles d'au moins quatre enfants (-50 %).
Suède	<p>La taxe annuelle de circulation est calculée suivant les émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures mises en circulation à compter de 2006, pour les véhicules plus anciens au moins conformes aux normes d'émission EURO 4, ainsi que pour les autocaravanes, véhicules légers et autobus légers mis en circulation à compter de 2011. Cette taxe est composée d'un tarif de base de 360 SEK auquel s'ajoutent 22 SEK par gramme de CO<sub>2</sub> émis par le véhicule au-delà de 111 g/km. Si le véhicule peut fonctionner au diesel, le montant obtenu est multiplié par 2.37. Dans le cas des véhicules à carburants alternatifs, la taxe est de 360 SEK, plus 11 SEK par gramme de CO<sub>2</sub> émis au-delà de 111 g/km. Les véhicules neufs qui émettent une grande quantité de CO<sub>2</sub>, dont la mise sur le marché a eu lieu en 2018 ou après et qui ont été pour la première fois imposés après le 1<sup>er</sup> juillet 2018 sont frappés d'un montant plus élevé pendant les trois premières années. Pour les véhicules qui roulent à l'essence, cette taxe est composée d'un tarif de base de 360 SEK auquel s'ajoutent 22 SEK par gramme de CO<sub>2</sub> émis au-delà du seuil de 111 g/km, puis 82 SEK par gramme émis dans la fourchette 95-140 g/km et 107 SEK par gramme émis au-delà de 140 g/km. Si le véhicule peut fonctionner au diesel, le montant obtenu est multiplié par 13.52 et augmenté de 250 SEK.</p>	<p>Poids Émissions de CO<sub>2</sub> Type de carburant. Propulsion électrique Consommation d'électricité</p>	<p>Les voitures non polluantes sont exonérées de la taxe annuelle de circulation pendant les cinq premières années suivant leur mise en circulation. Cette règle ne s'applique plus qu'aux véhicules pour la première fois imposés à une date antérieure au 1<sup>er</sup> juillet 2018. De nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 à l'égard des véhicules neufs qui ont été pour la première fois imposés avant cette date et dont le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> les classe parmi les véhicules non polluants et leur permet de bénéficier d'une prime à l'achat. Cette exonération s'applique aux voitures, autocaravanes, véhicules utilitaires légers et autobus légers qui émettent proportionnellement peu de CO<sub>2</sub> par rapport à leur poids. Leurs émissions ne doivent pas dépasser la valeur obtenue à l'aide de la formule <math>(95 + 0.0457 \times (\text{poids du véhicule en kg} - 1372))</math>. Pour les véhicules à carburants alternatifs, la formule utilisée est <math>(150 + 0.0457 \times (\text{poids du véhicule en kg} - 1372))</math>. Les voitures électriques ne doivent pas consommer plus de 37 kWh pour 100 km.</p>
Suisse	<p><b>Au niveau des cantons, une taxe annuelle sur les véhicules à moteur est prélevée en fonction du poids ou de la cylindrée du véhicule.</b> Au niveau fédéral, une redevance est généralement due au titre de <b>l'utilisation des routes suisses</b> (de première et deuxième classe) et perçue sous la forme d'une vignette qui coûte 40 CHF. Les véhicules à moteur et les remorques dont le poids total ne dépasse pas 3.5 tonnes sont en principe soumis à la vignette. Ce groupe comprend avant tout les véhicules de tourisme, les motocycles, les voitures de livraison, les remorques, etc. Pour les véhicules à moteur et les remorques dont le poids total excède 3.5 tonnes (véhicules lourds), la vignette est obligatoire dès lors qu'ils ne sont pas soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds. Relèvent par exemple de cette catégorie les véhicules de travail lourds (camions-grues). La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est calculée en fonction du poids total, des émissions polluantes et de la distance parcourue en Suisse. Elle est perçue sur tous les véhicules à moteur et remorques dont le poids total admissible est supérieur à 3.5 tonnes, qui sont affectés au transport de marchandises, qui sont immatriculés en Suisse ou à l'étranger et qui empruntent le réseau routier public suisse.</p>	<p>Poids Cylindrée Kilométrage Émissions polluantes Propulsion électrique</p>	<p>Les véhicules électriques et agricoles bénéficient généralement d'une réduction de la taxe sur les véhicules à moteur.</p>

	Les véhicules ci-après qui sont utilisés sur le réseau routier public suisse sont soumis à une redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF) perçue sous la forme d'une somme fixe : voitures de tourisme lourdes, voitures automobiles lourdes servant d'habitation (camping-cars) et caravanes, véhicules affectés au transport de personnes (autocars), tracteurs et chariots à moteur, véhicules à moteur de forains et de cirques, autres véhicules à moteur affectés au transport de marchandises dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h.		
Turquie	<b>Impôt sur les véhicules à moteur.</b> Cet impôt frappe les véhicules à moteur qui relèvent des barèmes prévus dans la loi y afférente et sont immatriculés auprès de l'administration correspondante. Il est réglé sous la forme de deux versements. Barèmes : les automobiles, véhicules utilisés hors route et véhicules et motocycles assimilés immatriculés après le 31 décembre 2017 relèvent du barème n° I, ceux qui sont immatriculés le 31 décembre 2012 ou avant cette date relèvent du barème n° I/A, les minibus, fourgonnettes, autocaravanes, bus et véhicules assimilés, de même que les camions, dépanneuses et véhicules assimilés relèvent du barème n° II, les avions et hélicoptères du barème n° IV.	Poids Nombre de sièges Âge Valeur Type de véhicule Cylindrée Puissance du moteur Propulsion électrique	Pour les véhicules des barèmes n° I, I/A et II qui sont uniquement équipés de moteurs électriques, la base d'imposition correspond à 25 % du montant de la taxe appliquée aux véhicules du même type. Sont exonérés les véhicules immatriculés au nom d'instances publiques qui relèvent du budget général, d'instances publiques qui relèvent d'un budget spécial, d'organismes de sécurité sociale, d'administrations provinciales spéciales, de municipalités, de personnes morales territoriales, de la société turque du Croissant-Rouge et de personnes handicapées.

## Note :

Taxe sur les primes d'assurance non incluse.

1. Les allègements et exonérations indiqués dans ce tableau ne comprennent pas ceux accordés aux véhicules qui sont utilisés par les ambassades et autres missions diplomatiques, les organisations internationales ou qui relèvent d'un régime douanier particulier.

Source : délégations nationales. Situation au 1er janvier 2020.

Tableau d'annexe 4.A.3. Impôts sur le supercarburant sans plomb (94-96 RON) (par litre, 2019)

Pays	Monnaie	Prix hors taxe <sup>1</sup>		Accise <sup>2</sup>	Taux de TVA <sup>3</sup>	Montant de la TVA	Total de la taxe	Prix total		Total de la taxe en % du prix total
		Monnaie nationale	USD					Monnaie nationale	USD	
Allemagne*	EUR	0.559	0.626	0.655	19.00	0.231	0.885	1.444	1.617	61.3
Australie	AUD	0.998	0.694	0.418	10.00	0.142	0.560	1.558	1.083	35.9
Autriche*	EUR	0.538	0.602	0.482	20.00	0.204	0.686	1.224	1.371	56.0
Belgique	EUR	0.617	0.691	0.600	21.00	0.256	0.856	1.473	1.650	58.1
Canada*	CAD	0.814	0.613	0.254	12.14	0.132	0.386	1.198	0.904	32.0
Chili*	CLP	411.618	0.585	315.799	19.00	78.207	394.006	805.624	1.145	48.9
Colombie*	OCDE	1879.36	0.573	414.74	5.00	114.705	529.445	2408.805	0.734	22.0
Corée	KRW	878.146	0.754	745.890	10.00	162.404	908.294	1786.440	1.533	50.8
Danemark*	DKK	4.835	0.725	4.673	25.00	2.377	7.050	11.885	1.782	59.3
Espagne*	EUR	0.600	0.671	0.473	21.00	0.225	0.698	1.298	1.453	53.8
Estonie	EUR	0.455	0.510	0.563	20.00	0.244	0.807	1.262	1.413	63.9
États-Unis*	USD	0.636	0.636	0.121	-	-	0.145	0.781	0.757	18.6
Finlande*	EUR	0.529	0.592	0.703	24.00	0.295	0.998	1.527	1.710	65.4
France*	EUR	0.565	0.633	0.691	20.00	0.251	0.942	1.507	1.688	62.5
Grèce	EUR	0.573	0.641	0.700	24.00	0.305	1.005	1.578	1.767	63.7
Hongrie	HUF	201.622	0.694	112.8600	27.00	84.910	97.770	399.392	1.374	49.5
Irlande	EUR	0.551	0.621	0.588	23.00	0.262	0.850	1.405	1.584	62.3
Islande*	ISK	82.330	0.671	82 350	24.00	39.523	121 870	204.200	1.665	59.7
Israël	ILS	2.209	0.620	3.074	17.00	0.897	3.971	6.180	1.734	64.3
Italie	EUR	0.562	0.629	0.728	22.00	0.284	1.012	1.574	1.763	64.3
Japon*	JPY	79.155	0.726	56.600	10.00	13.576	70.176	149.331	1.369	47.0
Lettonie	EUR	0.553	0.619	0.509	21.00	0.219	0.732	1.285	1.439	57.0
Lituanie	EUR	0.516	0.578	0.434	21.00	0.223	0.634	1.150	1.288	55.1
Luxembourg*	EUR	0.621	0.695	0.472	17.00	0.186	0.658	1.279	1.432	51.4
Mexique*	MXN	16.681	0.868	0.000	16.00	2.669	2.669	19.350	1.007	13.8
Norvège*	NOK	6.222	0.707	6.430	25.00	3.163	9.593	15.815	1.797	60.7
Nouvelle-Zélande*	NZD	1.212	0.798	0.754	15.00	0.295	1.075	2.260	1.489	46.4
Pays-Bas	EUR	0.581	0.651	0.788	21.00	0.287	1.066	1.656	1.844	64.9
Pologne*	PLN	2.394	0.624	1.673	23.00	0.935	2.608	5.002	1.303	52.1
Portugal	EUR	0.570	0.638	0.643	23.00	0.279	0.921	1.491	1.670	61.8
République slovaque*	EUR	0.579	0.648	0.514	20.00	0.219	0.733	1.312	1.469	55.9
République tchèque	CZK	13.315	0.581	12.840	21.00	5.493	18.333	31.648	1.367	57.9
Royaume-Uni	GBP	0.461	0.588	0.580	20.00	0.208	0.788	1.249	1.593	63.1
Slovénie*	EUR	0.506	0.567	0.535	22.00	0.229	0.764	1.270	1.422	60.1
Suède*	SEK	6.016	0.636	6.570	25.00	3.147	9.717	15.733	1.664	61.8
Suisse	CHF	0.728	0.732	0.754	8.00	0.119	0.873	1.596	1.605	54.5
Turquie	TRY	3.418	0.602	2.377	18.00	1.043	3.420	6.837	1.205	50.0

## Notes

Conversion de la monnaie nationale en USD : les taux de conversion sont les taux moyens du marché (2019) publiés dans les Statistiques monétaires mensuelles de l'OCDE (stats.oecd.org). Voir également l'annexe B.

Les prix indiqués correspondent aux moyennes calculées pour l'année 2019. Les taux d'imposition indiqués sont ceux applicables au 1er octobre 2019.

1. Le prix hors taxe correspond au prix hors TVA et accise.

2. Les accises incluent toutes les taxes autres que la TVA perçues sur le produit. Dans ce tableau, les montants versés à des organismes particuliers aux fins de la réalisation de missions déterminées (par exemple, constitution de stocks d'urgence) ne sont pas considérés comme des « impôts » et sont donc inclus dans le prix hors taxe. Lorsque l'un produit donné est soumis à un taux différencié, en fonction de sa teneur en soufre ou en biocarburant par exemple, le taux indiqué est celui applicable au carburant le plus couramment utilisé dans le pays.

3. TPS pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, taxes sur les ventes au détail/TPS-TVH pondérées en fonction du volume pour le Canada, taxes sur les ventes pour les États-Unis et taxe sur la consommation pour le Japon. TVA pour tous les autres pays.

Source : Agence internationale de l'énergie, *IEA Energy Prices*, édition 2020 <https://www.iea.org/reports/world-energy-prices-2020> et délégations nationales.

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934225987>

### Encadré annexe 4.A.1. Notes pays relatives au Tableau 4.A.3.

**Allemagne.** Le montant de l'accise indiqué est celui applicable à l'essence sans plomb dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 10 mg/kg. Dans les autres cas, le droit d'accise s'élève à 0.6698 EUR par litre. *Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2020, le taux de TVA est ramené à 16 % (contre 19 % auparavant) en compensation de l'incidence économique de la pandémie de COVID-19.*

**Autriche.** Le droit d'accise de 0.482 EUR par litre est applicable à l'essence sans plomb dont la teneur en biocarburant est de 4.6 % au minimum et la teneur en soufre inférieure ou égale à 10 mg/kg. Dans les autres cas, le droit d'accise s'élève à 0.515 EUR par litre.

**Canada.** Les taux d'accise tiennent compte des taxes fédérales et provinciales (le taux de l'accise fédérale est de 0.1 CAD par litre). Le taux de la TPS fédérale est de 5 %. Le taux de la TPS/TVH pondéré en fonction du volume combinée à la composante provinciale s'élève à 10.69 % et le taux pondéré de la taxe sur les ventes au détail TPS/TVH à 12.14 %. Les taxes municipales et la tarification de la pollution par le carbone ne sont pas incluses dans les taxes d'accise.

**Chili.** Le Mécanisme de stabilisation des prix du carburant (*Mechanismo de Estabilizacion de Precios de los Combustibles* ou MEPCO instauré en 2014 par la loi n° 20.765) a introduit une composante variable dans l'accise, qu'il ajuste chaque semaine pour qu'elle se comporte soit comme une taxe, soit comme une taxe négative, l'objectif étant de stabiliser le prix à la consommation face aux fluctuations du prix sur le marché mondial. L'accise n'est pas incluse dans l'assiette de la TVA.

**Colombie** Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2019, le taux de TVA appliqué est de 5 %, contre 19 % auparavant.

**Danemark.** Le montant de l'accise est celui appliqué au carburant dont la teneur minimale en biocarburant est de 4.8 %. Il englobe le droit d'accise, l'écotaxe et la taxe sur les oxydes d'azote.

**Espagne.** Le montant de l'accise (0.462 EUR par litre) englobe le droit d'accise (0.424 EUR par litre) et le montant moyen de la taxe appliquée par les autorités régionales (0.038 EUR par litre).

**États-Unis.** Moyenne des taxes appliquées par l'État fédéral et par les États. Il n'y a pas de TVA.

**Finlande.** Le montant de l'accise indiqué pour le supercarburant sans plomb se compose des taxes sur l'énergie, des composantes carbone et de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques égale à 0.0068 EUR par litre.

**France.** En Corse, le taux appliqué est inférieur de 0.01 EUR/l. Un droit supplémentaire de 0.0073 EUR par litre au maximum peut être appliqué par les conseils régionaux (sauf en Corse) pour financer des infrastructures durables, ferroviaires ou fluviales. En Île-de-France, en revanche, le taux est majoré de 0.0102/l.

**Hongrie.** Le montant de l'accise dépend du cours du pétrole brut sur le marché mondial. Lorsque ce cours dépasse 50 USD le baril, l'accise s'élève à 122.674 HUF par litre (soit 120 HUF par litre au titre du droit d'accise et 2.674 HUF par litre au titre de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques). Lorsque le cours mondial du pétrole brut est inférieur ou égal à 50 USD, le montant de l'accise s'élève à 127.674 HUF par litre (soit 125 HUF par litre au titre du droit d'accise et 2.674 HUF par litre au titre de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques).

**Irlande.** Le « prix hors taxe » inclut une taxe de 0.02 EUR par litre, qui est versée à la National Oil Reserves Agency (NORA). Depuis le 9 octobre 2019, le montant de l'accise sur l'essence sans plomb a augmenté de 0.602 EUR par litre. Depuis le 9 octobre 2019, le montant de l'accise sur l'essence sans plomb a augmenté de 0.602 EUR par litre.

**Islande.** Ce pays n'étant membre ni de l'AIE ni de l'UE, les données relatives aux prix ont été obtenues auprès de l'Association des constructeurs européens d'automobiles. L'accise de 82.35 ISK par litre inclut l'accise générale sur le carburant (28.05 ISK par litre), l'accise spéciale sur le carburant (45.02 ISK par litre) et la taxe carbone (9.2 ISK par litre).

**Japon.** Le montant indiqué englobe la taxe sur l'essence (48.6 JPY/l), la taxe locale sur l'essence (5.2 JPY/l) et la taxe sur le pétrole et le charbon (2.8 JPY/l). Les prix et taxes sont indiqués pour la préfecture de Tokyo.

**Mexique.** Il n'existe pas d'accise *ad quantum*. Une taxe spéciale (*Impuesto Especial sobre Producción y Servicios*), correspondant à un pourcentage du prix de gros du produit, est appliquée. Elle est incluse dans le prix hors taxe.

**Norvège.** Le montant de l'accise indiqué englobe le droit d'accise et la taxe carbone.

**Nouvelle-Zélande.** Le montant de l'accise indiqué inclut la taxe pour le Fonds national pour les transports terrestres (*National Land Transport Fund*), la redevance sur les carburants (*Petroleum or Engine Fuel Monitoring Levy*) et la taxe locale sur les carburants et combustibles (*Local Authority Fuel Tax*).

**Pays-Bas.** L'essence est frappée d'une taxe destinée à financer la constitution de stocks, qui n'est pas incluse dans le taux de l'accise indiqué.

**Pologne.** Le montant de l'accise indiqué englobe le droit d'accise et la taxe sur les carburants.

**République slovaque.** Le montant de l'accise s'élève à 0.514 EUR par litre pour l'essence dont la teneur en biocarburant est inférieure au minimum, qui est de 6.2 %.

**Slovénie.** L'accise de 534.55 EUR par hectolitre inclut : le droit d'accise (478.29 EUR), une surtaxe sur l'essence de 7.36 EUR au titre de l'efficacité de l'utilisation finale de l'énergie ; une surtaxe sur l'essence de 9.11 EUR pour la promotion de la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables et de la cogénération de haute efficacité ; une taxe carbone de 39.79 EUR.

**Suède.** Le montant de l'accise inclut la taxe sur l'énergie (3.950 SEK par litre) et la taxe carbone (2.620 SEK par litre).

**Union européenne.** La directive 2003/96/CE fixe les taux d'accise minima applicables aux produits énergétiques et à l'électricité.

Tableau d'annexe 4.A.4. Impôts sur le carburant diesel (par litre, 2019)

Pays	Monnaie	Prix hors taxe <sup>1</sup>		Accise <sup>2</sup>	Taux de TVA <sup>3</sup>	Montant de la TVA	Total de la taxe	Prix total		Total de la taxe en % du prix total
		Monnaie nationale	USD					Monnaie nationale	USD	
Allemagne*	EUR	0.617	0.691	0.470	19.00	0.207	0.677	1.294	1.449	52.3
Australie	AUD	0.915	0.636	0.418	10.00	0.133	0.551	1.466	1.019	37.5
Autriche*	EUR	0.595	0.667	0.410	20.00	0.201	0.611	1.206	1.351	50.6
Belgique	EUR	0.657	0.736	0.600	21.00	0.265	0.864	1.522	1.704	56.8
Canada*	CAD	0.869	0.655	0.192	12.15	0.129	0.321	1.190	0.897	27.0
Chili*	CLP	425.903	0.606	77.410	19.00	84.953	166.656	592.559	0.843	28.1
Colombie*	OCDE	1951.620	0.595	216.880	5.00	108.425	325.305	2266.930	0.691	14.4
Corée	KRW	689.905	0.592	528.750	10.00	121.870	650.616	1340.520	1.150	48.5
Danemark*	DKK	4.996	0.749	3.184	25.00	2.045	5.229	10.225	1.533	51.1
Espagne*	EUR	0.625	0.700	0.379	21.00	0.211	0.590	1.215	1.361	48.5
Estonie	EUR	0.470	0.526	0.372	20.00	0.200	0.572	1.000	1.120	57.2
États-Unis*	USD	0.648	0.648	0.141	-	..	0.163	0.811	0.811	20.1
Finlande*	EUR	0.604	0.677	0.530	24.00	0.272	0.802	1.407	1.575	57.0
France*	EUR	0.591	0.662	0.609	20.00	0.240	0.849	1.441	1.614	58.9
Grèce	EUR	0.698	0.781	0.410	24.00	0.266	0.676	1.373	1.538	49.2
Hongrie	HUF	201.622	0.694	112.860	27.00	84.910	197.770	399.392	1.374	49.5
Irlande	EUR	0.593	0.669	0.479	23.00	0.247	0.726	1.324	1.492	54.9
Islande*	ISK	88.770	0.724	73.250	24.00	38.880	112.130	200.900	1.638	55.8
Israël	ILS	2.775	0.779	2.945	17.00	0.972	3.915	6.690	1.877	58.5
Italie	EUR	0.595	0.667	0.617	22.00	0.266	0.884	1.480	1.657	59.8
Japon*	JPY	84.552	0.775	34.900	10.00	8.735	43.635	128.187	1.176	34.0
Lettonie	EUR	0.607	0.680	0.414	21.00	0.214	0.628	1.235	1.383	50.9
Lituanie	EUR	0.612	0.685	0.347	21.00	0.201	0.548	1.160	1.299	47.2
Luxembourg*	EUR	0.594	0.665	0.355	17.00	0.162	0.509	1.102	1.234	46.1
Mexique*	MXN	32.780	1.706	0.000	16.00	5.250	5.250	38.030	1.979	13.8
Norvège*	NOK	6.832	0.776	5.160	25.00	2.998	8.138	14.990	1.704	54.3
Nouvelle-Zélande*	NZD	1.219	0.803	0.044	15.00	0.185	0.232	1.451	0.956	16.0
Pays-Bas	EUR	0.627	0.702	0.496	21.00	0.239	0.729	1.356	1.519	53.8
Pologne*	PLN	2.637	0.687	1.469	23.00	0.935	2.413	5.050	1.316	47.8
Portugal	EUR	0.622	0.697	0.486	23.00	0.256	0.741	1.363	1.526	54.3
République slovaque*	EUR	0.649	0.727	0.368	20.00	0.203	0.571	1.220	1.366	46.8
République tchèque	CZK	15.232	0.664	10.950	21.00	5.498	16.448	31.681	1.382	51.9
Royaume-Uni	GBP	0.516	0.658	0.580	20.00	0.218	0.799	1.315	1.677	60.7
Slovénie*	EUR	0.556	0.623	0.457	22.00	0.223	0.680	1.236	1.384	55.0
Suède*	SEK	7.832	0.828	4.625	25.00	3.114	7.739	15.571	1.647	49.7
Suisse	CHF	0.837	0.842	0.782	8.00	0.124	0.907	1.743	1.754	52.0
Turquie	TRY	3.624	0.638	1.795	18.00	1.001	2.770	6.394	1.126	43.3

## Notes

\*Voir notes pays.

Conversion de la monnaie nationale en USD : les taux de conversion sont les taux moyens du marché (2019) publiés dans les Statistiques monétaires mensuelles de l'OCDE (stats.oecd.org). Voir également l'annexe B.

Les prix indiqués correspondent aux moyennes calculées pour l'année 2019. Les taux d'imposition indiqués sont ceux applicables au 1<sup>er</sup> octobre 2019.

1. Le prix hors taxe correspond au prix hors TVA et accise.

2. Les accises sont exprimées en monnaie locale par litre. Elles incluent toutes les taxes autres que la TVA perçues sur le produit. Dans ce tableau, les montants versés à des organismes particuliers aux fins de la réalisation de missions déterminées (par exemple, constitution de stocks d'urgence) ne sont pas considérés comme des « impôts » et sont donc inclus dans le prix hors taxe. Lorsque l'un produit donné est soumis à un taux différencié, en fonction de sa teneur en soufre ou en biocarburant par exemple, le taux indiqué est celui applicable au carburant le plus couramment utilisé dans le pays.

3. TPS pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande ; taxes sur les ventes au détail/TPS-TVH pondérées en fonction du volume pour le Canada ; taxes sur les ventes pour les États-Unis et taxe sur la consommation pour le Japon. TVA pour tous les autres pays.

Source : Agence internationale de l'énergie, *IEA Energy Prices*, édition 2020 <https://www.iea.org/reports/world-energy-prices-2020> et délégations nationales.

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934226006>

### Encadré d'annexe 4.A.2. Notes pays relatives au Tableau 4.A.4.

**Allemagne.** Le montant de l'accise indiqué est celui applicable à l'essence sans plomb dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 10 mg/kg. Dans les autres cas, le droit d'accise s'élève à 0.48517 EUR par litre. Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2020, le taux de TVA est ramené à 16 % (contre 19 % auparavant) en compensation de l'incidence économique de la pandémie de COVID-19.

**Autriche.** L'accise de 0.397 EUR par litre s'applique au carburant diesel dont la teneur en biocarburant est de 6.6 % au minimum et la teneur en soufre inférieure ou égale à 10 mg/kg. Dans les autres cas, le droit d'accise s'élève à 0.425 EUR par litre.

**Canada.** Le montant de l'accise inclut les taxes fédérales et provinciales (la taxe fédérale s'élève à 0.04 CAD par litre). Le taux de la TPS fédérale est de 5 %. Le taux de la TPS pondéré en fonction du volume, qui englobe les taux de la TPS provinciale, s'élève à 10.69 % et le taux de la TPS/taxe sur les ventes au détail pondéré en fonction du volume à 12.14 %. Les taxes municipales et la tarification de la pollution par le carbone ne sont pas incluses dans les taxes d'accise.

**Chili.** Le Mécanisme de stabilisation des prix du carburant (*Mechanismo de Estabilizacion de Precios de los Combustibles* ou MEPCO instauré en 2014 par la loi n° 20.765) a introduit une composante variable dans l'accise, qui est ajustée chaque semaine pour qu'elle se comporte soit comme une taxe, soit comme une taxe négative, l'objectif étant de stabiliser le prix à la consommation face aux fluctuations du prix sur le marché mondial. L'accise n'est pas incluse dans l'assiette de la TVA.

**Colombie** Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2019, le taux de TVA appliqué est de 5 %, contre 19 % auparavant.

**Espagne.** Le montant de l'accise (0.368 EUR par litre) englobe le droit d'accise (0.331 EUR par litre) et le montant moyen de la taxe appliquée par les autorités régionales (0.037 EUR par litre).

**États-Unis.** Moyenne des taxes appliquées par l'État fédéral et par les États. Il n'y a pas de TVA.

**Finlande.** Le montant de l'accise se compose de la taxe sur le contenu énergétique, de la taxe carbone et de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques égale à 0.0035 EUR par litre.

**France.** Un droit supplémentaire de 0.0135 EUR par litre au maximum peut être appliqué par les conseils régionaux (sauf en Corse) pour financer des infrastructures durables, ferroviaires ou fluviales. En Île-de-France, en revanche, le taux est majoré de 0.0189/l.

**Hongrie.** Le montant de l'accise dépend du cours du pétrole brut sur le marché mondial. Lorsque ce cours dépasse 50 USD le baril, l'accise s'élève à 112.588 HUF par litre (soit 110.35 HUF par litre au titre du droit d'accise et 2.505 HUF par litre au titre de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques). Lorsque le cours mondial du pétrole brut est inférieur ou égal à 50 USD, le montant de l'accise s'élève à 122.588 HUF par litre (soit 120.35 HUF par litre au titre du droit d'accise et 2.505 HUF par litre au titre de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques).

**Irlande.** Le « prix hors taxe » inclut une taxe de 0.02 EUR par litre, qui est versée à la National Oil Reserves Agency (NORA). Depuis le 9 octobre 2019, le montant de l'accise sur le carburant diesel a augmenté de 0.495 EUR par litre.

**Islande.** Ce pays n'étant membre ni de l'AIE ni de l'UE, les données ont été obtenues auprès de l'Association des constructeurs européens d'automobiles. L'accise de 73.25 ISK par litre inclut le droit d'accise sur le diesel (62.85 ISK par litre) et la taxe carbone (10.04 ISK par litre).

**Lituanie.** Une hausse du taux d'accise a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2020 : l'accise appliquée au carburant diesel utilisé dans l'agriculture a été fixée à 0.06 EUR par litre et le taux normal appliqué au carburant diesel à 0.372 EUR par litre.

**Mexique.** En 2015, les droits d'accise sur l'essence et le diesel étaient formés de trois composantes : (1) une taxe d'accise sur le carbone, fixée proportionnellement à la teneur en carbone du carburant et perçue sous la forme d'un montant forfaitaire par litre ; elle avait principalement pour but d'envoyer un signal de prix du carbone afin de favoriser le respect des engagements souscrits en matière de changement climatique ; (2) un droit d'accise dont les recettes étaient affectées au budget des autorités des États, en fonction de leur consommation ; elle revêtait elle aussi la forme d'un montant forfaitaire par litre ; (3) le droit d'accise principal, dont le montant variait mensuellement en fonction d'un ensemble de critères ; il correspondait au prix réglementé du carburant amputé du coût d'importation ou de production, des coûts de distribution, des dépenses logistiques, des éléments connexes et de la marge bénéficiaire des exploitants de stations-service. Cette accise générale pouvait même se comporter comme une taxe négative (en d'autres termes une subvention) si le prix national du carburant était bas et le prix international de référence élevé, comme ce fut le cas durant les trois premières années de la décennie. Les réformes des droits d'accise adoptées en 2016 ont totalement transformé cette troisième composante. L'accise générale sur l'essence et le diesel est désormais elle aussi une taxe forfaitaire par litre. Durant la période de transition précédant la libéralisation totale des prix prévue pour 2018, la partie forfaitaire de l'accise sera complétée par une autre composante (positive ou négative) qui empêchera les prix de détail du carburant de sortir d'une fourchette de plus ou moins 3 % de leur niveau de 2015. Cette composante supplémentaire ne peut en aucun cas atteindre le même montant que le droit d'accise, l'objectif étant d'empêcher la réapparition de subventions aux énergies fossiles.

**Norvège.** Le montant de l'accise indiqué englobe le droit d'accise et la taxe carbone.

**Nouvelle-Zélande.** L'accise sur le diesel est une taxe locale et les propriétaires de véhicules diesel doivent également s'acquitter de redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure routière.

**Pays-Bas.** Le diesel est frappé d'une taxe de 0.008 EUR par litre destinée à financer la constitution de stocks, qui n'est pas incluse dans le taux de l'accise indiqué.

**Pologne.** Le montant de l'accise indiqué englobe le droit d'accise et la taxe sur les carburants.

**Portugal.** Un taux de TVA réduit, égal à 13 %, est appliqué au carburant diesel utilisé dans l'agriculture.

**République slovaque.** Le montant de l'accise s'élève à 0.393 EUR par litre pour le diesel dont la teneur en biocarburant est inférieure au minimum, qui est de 6.9 %.

**Slovénie.** L'accise de 457.33 EUR par hectolitre inclut : le droit d'accise (392.72 EUR), une surtaxe sur le diesel utilisé comme carburant de 8 EUR au titre de l'efficacité de l'utilisation finale ; une surtaxe sur le diesel utilisé comme carburant égale à 9.90 EUR pour la promotion de la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables et de la cogénération de haute efficacité, la taxe carbone de 46.71 EUR.

**Suède.** L'accise de 4.625 SEK par litre s'applique au carburant diesel de classe 1 (teneur en composés aromatiques inférieure à 5 % vol. ; teneur en soufre inférieure ou égale à 10 wppm). Des taux plus élevés s'appliquent aux carburants de classe 2 (4.930 SEK par litre) et de classe 3 (5.088 SEK par litre).

**Union européenne.** La directive 2003/96/CE fixe les taux d'accise minima applicables aux produits énergétiques et à l'électricité.

Tableau d'annexe 4.A.5. Fiscalité des carburants d'aviation

Pays	Fiscalité	Aviation commerciale <sup>1</sup> (JET A-1) <sup>2</sup>		Vols privés/récréatifs <sup>3</sup> (JET A-1/AvGas) <sup>4</sup>	
		Vols intérieurs	Vols internationaux	Vols intérieurs	Vols internationaux
Allemagne	Accise (EUR) par litre	0	0	0	0
	TVA	19	0	19	0
	Autres sources	-	-	-	-
Australie*	Accise (AUD) par litre	0.03556	0	0.03556/0.03556	0
	TPS	10	0	10	0
	Autres sources	-	-	-	-
Autriche	Accise (EUR) par litre	0	0	0	0
	TVA	20	0	20	0
	Autres sources	-	-	-	-
Belgique	Accise (EUR) par litre	0	0	0.6325307 / 0.6678350	0.6325307 / 0.6678350
	TVA	21	0	21	0
	Autres sources	-	-	-	-
Canada	Accise (CAD) par litre	0.04	0	0.04/0.1	0
	TPS	5	0	5	0
	Autres sources	-	-	-	-
Chili*	Accise (CLP) par litre	0	0	0	0
	TVA	19	19	19	19
	Autres sources	-	-	-	-
Colombie	Accise (COP) par litre	0	0	0	0
	TVA	5	5	5	5
	Autres sources	-	-	-	-
Corée	Accise (KRW) par litre	0	0	0	0
	TVA (%)	10	0	10	0
	Autres sources	-	-	-	-
Danemark	Accise (DKK) par litre	0	0	0	0
	TVA	25	0	25	0
	Autres sources	-	-	-	-
Espagne	Accise (EUR) par litre	0	0	0	0
	TVA (%)	21	0	21	0
	Autres sources	-	-	-	-
Estonie	Accise (EUR) par litre	0	0	0	0
	TVA	20	0	20	0
	Autres sources	-	-	-	-
États-Unis*	Accise (USD) par litre	0.0116	0	0.0579/0.0512	0
	Taxes sur les ventes (%)				
	Autres	-	-	-	-
Finlande	Accise (EUR) par litre	0	0	0.7635/6 959	0
	TVA	24	0	24	0
	Autres sources	0	0	0	0
France	Accise (EUR) par litre	0	0	0.397/0.4549	0
	TVA	20	0	20	0
	Autres sources	-	-	-	-
Grèce	Accise (EUR) par litre	0	0	0.410/0.697	0.410/0.697
	TVA	24	0	24	0
	Autres sources	-	-	-	-
Hongrie	Accise (HUF) par litre	0	0	126.432	126.432

	TVA	27	0	27	0
	Autres sources	-	-	-	-
Irlande	Accise (EUR) par litre	0	0	0.495/0.602	0.495/0.602
	TVA	23	0	23	0
	Autres sources	-	-	-	--
Islande	Accise (ISK) par litre	0	0	0	0
	TVA	24	0	24	0
	Autres sources	4.10	4.10	4.10	4.10
Israël	Accise (ILS) par litre	0	0	0	0
	TVA	17	0	17	0
	Autres sources	-	-	-	-
Italie	Accise (EUR) par litre	0	0	0.3375 / 0.7284	0
	TVA	22	0	22	0
	Autres sources	-	-	-	-
Japon	Accise (JPY) par litre	18	0	18/18	0
	TVA (%)	10	0	10	0
	Autres sources	-	-	-	-
Lettonie	Accise (EUR) par litre	0	0	0.33017 / 0.57924	0.33017 / 0.57924
	TVA (%)	21	0	21	0
	Autres sources	-	-	-	-
Lituanie	Accise (EUR) par litre	0	0	0.33017 / 0.57924	0.33017 / 0.57924
	TVA (%)	21	0	21	0
	Autres sources	-	-	-	-
Luxembourg	Accise (EUR) par litre	0	0	0.33	0.33
	TVA (%)	17	0	17	17
	Autres sources	-	-	-	-
Mexique	Accise (MXN) par litre	0	0	0	0
	TVA (%)	16	0	16	0
	Autres sources	-	-	-	-
Norvège	Accise (NOK) par litre	0	0	0	0
	TVA (%)	25	0	25	0
	Autre (taxe carbone)	1.39	0	1.39/1.39	0
Nouvelle-Zélande	Accise (NZD) par litre	0	0	0	0
	TVA (%)	15	0	15	0
	Autres sources	-	-	-	-
Pays-Bas*	Accise (EUR) par litre	0	0	0.50	0.50
	TVA (%)	21	0	21	0
	Autres sources	-	-	-	-
Pologne*	Accise (PLN) par litre	0	0	1.581/1.945	1.581/1.945
	TVA (%)	23	0	23	0
	Autres sources	-	-	-	-
Portugal*	Accise (EUR) par litre	0	0	0.396/0.667	0.396/0.667
	TVA (%)	23	0	23	0
	Autres sources	-	-	-	-
République slovaque	Accise (EUR) par litre	0	0	0	0
	TVA (%)	20	0	20	0
	Autres sources	-	-	-	-
République tchèque	Accise (CZK) par litre	0	0	0	0
	TVA	21	0	21	0
	Autres sources	-	-	-	-

Royaume-Uni	Accise (GBP) par litre	0	0	0.5795/0.3770	0
	TVA (%)	20	0	20	0
	Autres sources	-	-	-	-
Slovénie	Accise (EUR) par litre	0	0	0.330/0.42161	0.330/0.42161
	TVA (%)	22	0	22	0
	Autres sources	0.00911	0.00911	0.0489/0.05238	0.0489/0.05238
Suède	Accise (SEK) par litre	0	0	5.187/6,720	5.187/6,720
	TVA (%)	25	0	25	0
	Autres sources	-	-	-	-
Suisse	Accise (CHF) par litre	0.7395	0	0.7395/0.7312	0
	TVA (%)	7.7	0	7.7	0
	Autres sources	-	-	-	-
Turquie	Accise (TRY) par litre	0	0	0	0
	TVA (%)	18	0	18	0
	Autres sources	-	-	-	-

#### Notes

Les carburants examinés dans ce tableau sont le JET A-1, qui alimente les moteurs à turbines, et l'essence d'aviation (AvGas), qui alimente les moteurs à piston. Ne sont pas pris en compte pas dans ce tableau : les carburants qui se trouvent à bord des appareils au moment où ils atterrissent dans un pays partie à la Convention relative à l'OACI (Convention de Chicago) et les carburants spéciaux à usage militaire ou utilisés dans les zones nordiques.

1. Aux fins du présent tableau, « aviation commerciale » désigne l'aviation de transport de marchandises et de passagers, tous types d'appareil confondus.
2. Aux fins du présent tableau, il est supposé que seuls des carburants de type JET A-1 sont utilisés dans les vols commerciaux.
3. Aux fins du présent tableau, les « vols privés/récréatifs » s'entendent des vols considérés comme non commerciaux.
4. Les chiffres indiqués pour les vols privés/récréatifs concernent les carburants JET A-1 et AvGas.

Source : délégations nationales. Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

StatLink  <https://doi.org/10.1787/888934226025>

### Encadré d'annexe 4.A.3. Notes pays relatives au Tableau 4.A.5.

**Allemagne.** Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2020, le taux de TVA est ramené à 16 % (contre 19 % auparavant) en compensation de l'incidence économique de la pandémie de COVID-19.

**Australie.** Au titre des mesures prises pour lutter contre la crise liée au COVID-19, le prélèvement de l'accise sur le carburéacteur utilisé par l'aviation commerciale est suspendu à compter du 1<sup>er</sup> février 2020.

**Canada.** La taxe fédérale sur les biens et les services est prélevée au taux de 5 % sur le carburant et l'essence d'aviation affectés aux vols intérieurs. Lorsqu'elle s'applique, la taxe d'accise fédérale s'élève à 0.04 CAD par litre de carburant d'aviation et à 0.10 CAD par litre d'essence d'aviation. Les provinces et les territoires peuvent imposer des taxes sur les ventes et des droits d'accise qui s'ajoutent à la taxe fédérale applicable.

**Chili.** Les services commerciaux assurés par les compagnies aériennes (en particulier, fret international et/ou transport de voyageurs) et les services fournis aux non-résidents sont considérés comme des exportations. Par conséquent, les compagnies aériennes peuvent demander le remboursement de la TVA acquittée, notamment au titre du carburant. Dans la pratique, cela équivaut parfois à l'application d'un taux nul (pour faciliter la lecture du tableau, le taux de TVA indiqué est 0 même si, en fait, les compagnies aériennes et les non-résidents doivent tout d'abord s'acquitter de la taxe avant d'être remboursés.

**États-Unis.** Pour l'aviation commerciale, la taxe fédérale s'élève à 0.044 USD par gallon (soit 0.010 EUR par litre). Le kérosène affecté à l'aviation non commerciale est généralement taxé à hauteur de 0.244 USD par gallon. En outre, les États et les autorités locales prélèvent d'autres taxes sur le carburant, dont le montant va de 0 USD (Texas, Ohio et Delaware) à 0.328 USD (Illinois) par gallon. Il n'existe pas de taxe fédérale sur les ventes. Le taux pratiqué dans les États et localement va de 0 % (Delaware, Montana, New Hampshire et Oregon) à 9.5 % et plus (Tennessee et Louisiane). *Au titre des mesures prises pour lutter contre la crise liée au COVID-19, le prélèvement de la taxe fédérale d'accise sur le carburéacteur utilisé par l'aviation commerciale est suspendu du 28 mars au 31 décembre 2020.*

**Grèce.** Le carburant d'aviation est normalement frappé d'un taux de TVA de 24 %. Cependant, les dispositions de la Directive 2006/112/CE s'appliquent systématiquement au travers d'une exonération conditionnelle qui se traduit par un taux nul. Pour les vols privés/récréatifs, le taux d'accise est de 697 EUR par hectolitre dans le cas de l'AvGas (code CN 2710 1231, 2710 1270) et de 410 EUR par hectolitre dans le cas du JET A-1 (CN codes 2710 1921, 2710 1925).

**Hongrie.** Le montant de l'accise dépend du cours du pétrole brut sur le marché mondial. Lorsque ce cours dépasse 50 USD le baril, le montant de l'accise s'élève à 122.674 HUF par litre (soit 120 HUF par litre au titre du droit d'accise et 2.674 HUF par litre au titre de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques). Lorsque le cours mondial du pétrole brut est inférieur ou égal à 50 USD, le montant de l'accise s'élève à 131.432 HUF par litre (soit 129.2 HUF par litre au titre du droit d'accise et 2.232 HUF par litre au titre de la redevance pour la constitution de stocks stratégiques).

**Irlande.** L'AvGas affectée à l'aviation commerciale est partiellement exonérée de l'accise, à hauteur de 0.232 EUR par litre, ce qui en ramène le tarif réel à 0.369 EUR par litre.

**Islande.** Le carburant d'aviation est exonéré de l'accise. Une taxe carbone de 4.10 ISK par litre frappe le carburant d'aviation et le kérosène.

**Pays-Bas.** Taux de TVA nul pour les carburants réservés aux aéronefs des compagnies aériennes dont la principale activité est le transport commercial international de personnes et de marchandises.

**Pologne.** Les carburants d'aviation sont soumis à la taxe sur les carburants et à l'accise. Le chiffre indiqué dans le tableau comprend le droit d'accise de 1.446 PLN par litre (pour le JET A-1) et de 1.822 PLN par litre (pour l'AvGas) ainsi que la taxe sur les carburants, qui s'élève à 0.17055 PLN par kilogramme. Comme l'accise nationale est calculée en PLN par litre et la taxe sur les carburants en PLN par kilogramme, le tarif de cette dernière a été converti en PLN par litre sur la base de la densité du carburant.

**Portugal.** Les carburants d'aviation affectés aux vols commerciaux (c'est-à-dire les vols de transport de marchandises ou de passagers, tous types d'appareil confondus) sont exonérés des droits d'accise. Le montant de l'accise sur les carburants affectés aux vols privés est de 667.29 EUR par hectolitre d'essence d'aviation (AvGas) et de 395.54 EUR par hectolitre de carburéacteur (JET A-1).

**Slovénie.** Les carburants d'aviation affectés aux vols privés/récréatifs sont soumis à une accise de 330.00 EUR par hectolitre de JET A-1 et de 421.61 EUR par hectolitre d'AvGas, ainsi qu'à une taxe carbone de 39.79 EUR pour 1 000 litres de JET A-1 et de 43.25 EUR par hectolitre d'AvGas. S'y ajoute une surtaxe pour la promotion de la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables et de la cogénération de haute efficacité, qui s'élève à 9.11 EUR par hectolitre de JET A-1 et à 9.13 EUR par hectolitre d'AvGas.



Extrait de :

## Consumption Tax Trends 2020

VAT/GST and Excise Rates, Trends and Policy Issues

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/152def2d-en>

### Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2021), « Taxer l'utilisation des véhicules », dans *Consumption Tax Trends 2020 : VAT/GST and Excise Rates, Trends and Policy Issues*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9e880025-fr>

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :

<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.