

A row of electric cars parked at charging stations. The cars are in various colors, including red, blue, and white. Charging cables are plugged into the cars. The scene is outdoors, possibly in a parking lot or a public charging area. There are large, semi-transparent orange graphic overlays in the foreground, partially obscuring the cars. The background is slightly blurred, showing more cars and a paved area.

LeasePlan

# Car Cost Index 2020

LeasePlan Corporation | Septembre 2020

# Car Cost Index 2020

Le Car Cost Index de LeasePlan est une étude exhaustive des coûts de détention et d'utilisation d'une voiture, du segment des sous-compactes au segment des grandes routières dans 18 pays européens.

Il intègre l'ensemble des divers coûts inhérents à la détention d'une voiture dans chaque pays, parmi lesquels le carburant, l'amortissement, les taxes, l'assurance et l'entretien.

Dans l'édition 2020, c'est sur les quatre premières années de détention qu'est établie une moyenne de tous les coûts, qui supposent 30 000 km de conduite par an.



# Principales conclusions

## Car Cost Index 2020



Le coût mensuel moyen d'utilisation d'une voiture varie considérablement à travers l'Europe, de 491 € par mois en Hongrie à 926 € par mois en Suisse.



Par rapport au PIB, c'est pour les conducteurs italiens et portugais que le coût total de détention est le plus élevé, tandis que c'est pour les conducteurs danois et suédois qu'il est le plus bas.



La Norvège et la Suisse sont les pays où conduire une voiture thermique (à moteur à combustion interne) coûte le plus cher. En revanche, les voitures électriques sont nettement moins chères que toutes les voitures thermiques en Norvège et moins chères que les voitures essence en Suisse.



La Hongrie est le pays où conduire une voiture essence coûte le moins cher, tandis que la Grèce est le pays où conduire une voiture diesel coûte le moins cher.

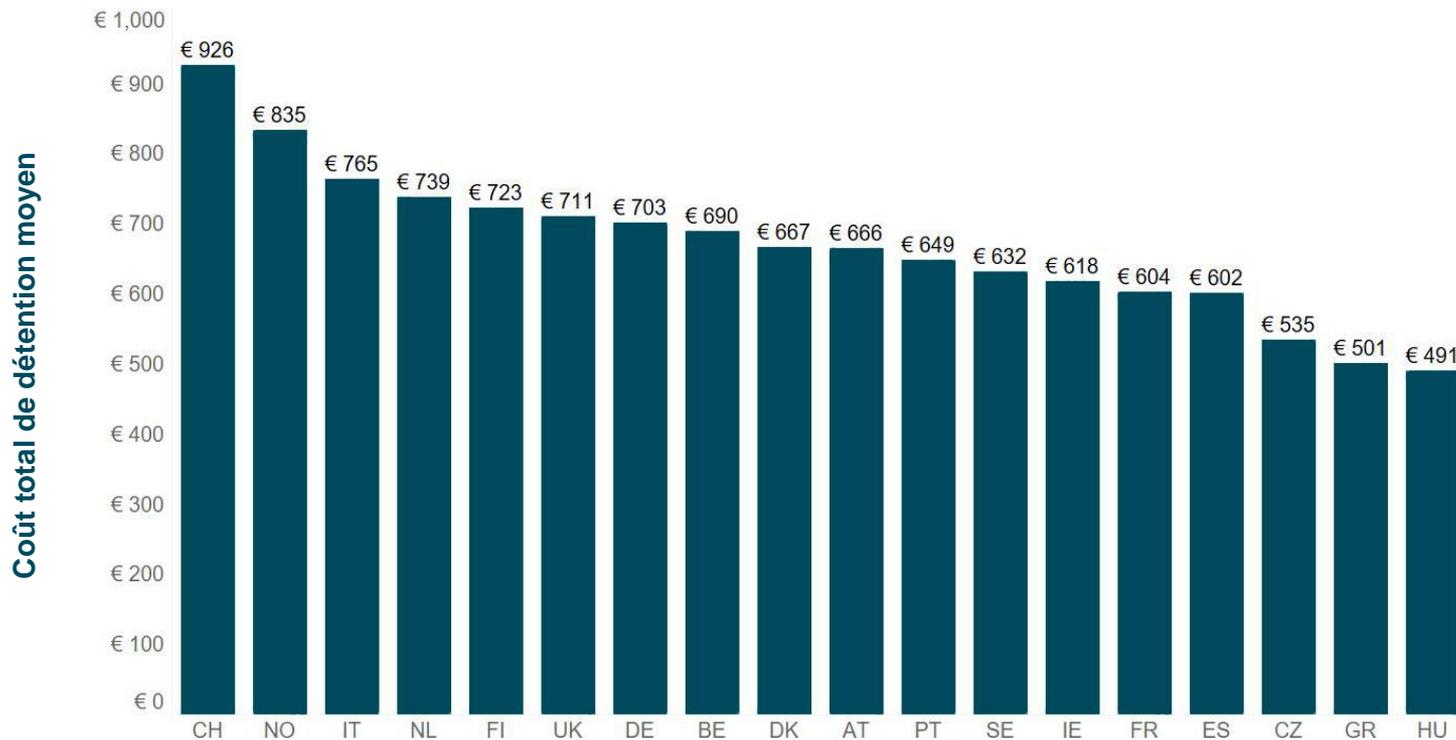


Les voitures électriques du segment des compactes (C1) sont compétitives en termes de coût dans 8 pays européens, tandis que les voitures électriques du segment des voitures de taille moyenne (D2) sont compétitives en termes de coût dans 14 pays d'Europe.



Actuellement, aucun pays ne compte de voitures électriques compétitives en termes de coût dans le segment des grandes routières (E2).

En 2020, c'est en **Suisse** qu'il coûte le plus cher de conduire une voiture et en **Hongrie** qu'il en coûte le moins cher.



- Dans les pays d'Europe du Nord (notamment en Norvège, aux Pays-Bas et en Suisse), il coûte relativement cher de conduire un véhicule.
- Dans les pays d'Europe de l'Est, il coûte relativement peu cher de conduire un véhicule.
- Ces données sont basées sur les segments des sous-compactes (B1) et des compactes (C1) pour tous les types de carburant.
- Le critère "coût total de détention" intègre l'ensemble des divers coûts inhérents à la détention d'une voiture dans chaque pays, parmi lesquels le carburant, l'amortissement, les taxes, l'assurance et l'entretien.

# Les pays les plus riches tendent à avoir des coûts plus élevés



Il est plus aisé de comprendre si une voiture est abordable lorsque l'on compare le coût total de détention mensuel moyen au PIB (PPA)\* par habitant dans chaque pays.

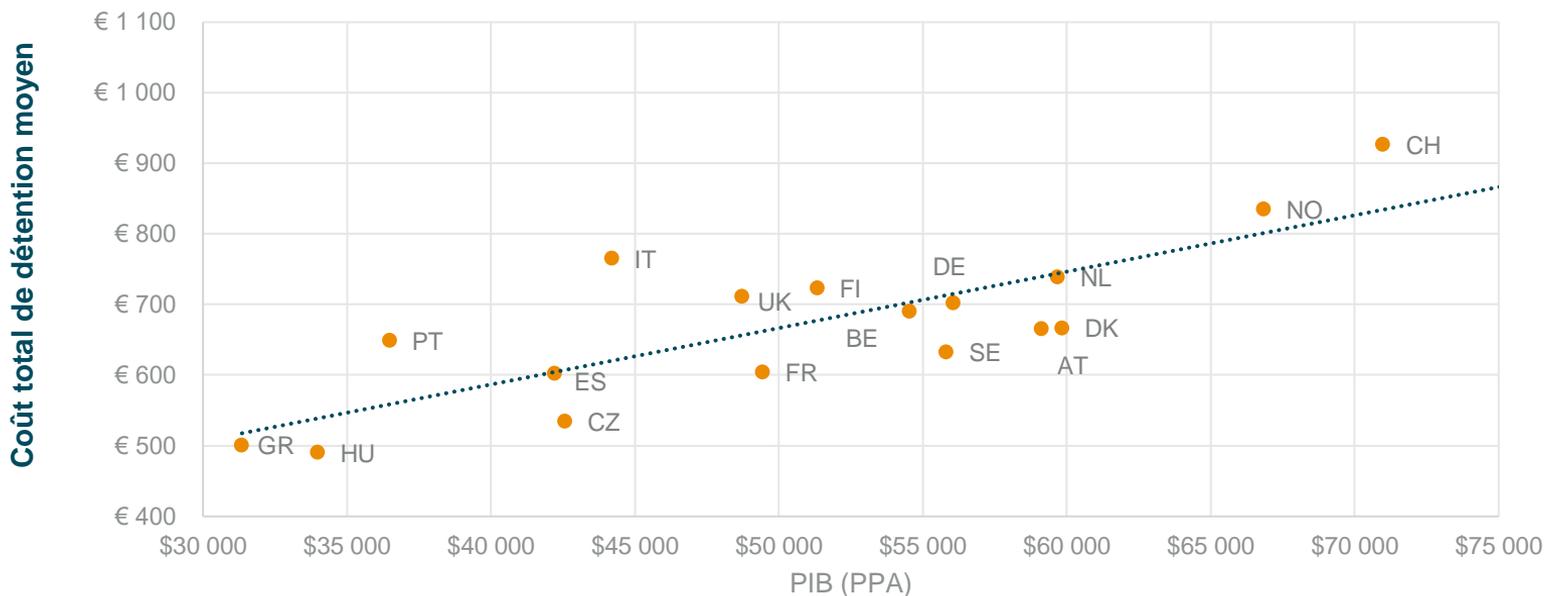


En Italie, par exemple, le coût moyen est moins abordable, étant donné que le coût total de détention moyen est relativement élevé par rapport au PIB.



# Les pays les plus riches tendent à **avoir des coûts plus élevés**

## Coût total de détention par rapport au PIB



Remarque : l'Irlande n'est pas pris en compte, car son PIB est biaisé en raison des taxes sur les sociétés.

**Dans le populaire segment D2, les coûts mensuels des véhicules électriques sont nettement plus bas dans la majorité des pays.**

**Les principaux facteurs qui contribuent à cette tendance sont :**



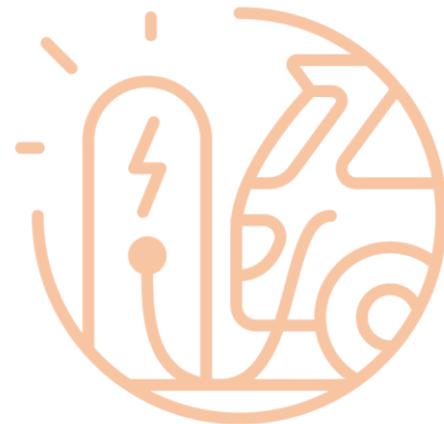
**Le coût plus élevé du diesel et de l'essence**



**Les taxes d'immatriculation et routières importantes, qui touchent surtout le diesel**

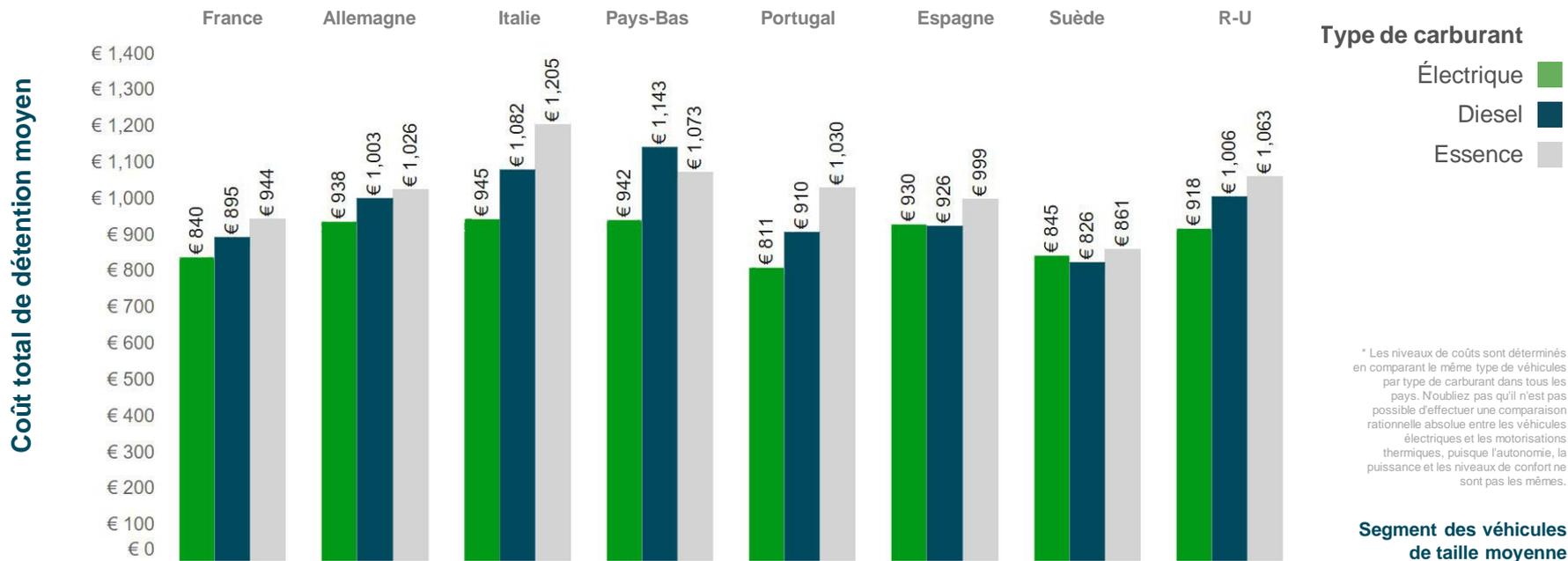


**Le nombre croissant d'aides et avantages fiscaux disponibles pour les véhicules électriques**



# Segment des véhicules de taille moyenne :

## Pour la majorité des pays étudiés, l'électrique est plus abordable que l'essence et le diesel dans le segment des voitures de taille moyenne



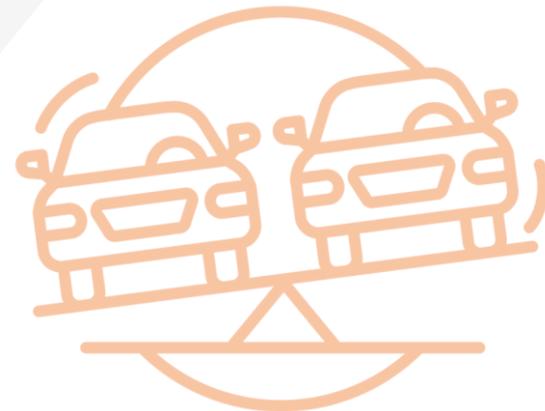
## Dans un nombre croissant de pays, les véhicules électriques des segments B1 et C1 approchent aujourd'hui la parité de prix\* des véhicules essence et/ou diesel :



Par rapport aux véhicules thermiques, les véhicules électriques ont des coûts plus faibles sur toute la période de détention grâce aux coûts de fonctionnement plus bas. L'écart se creuse dès lors que l'on conduit davantage et plus longtemps un véhicule électrique.



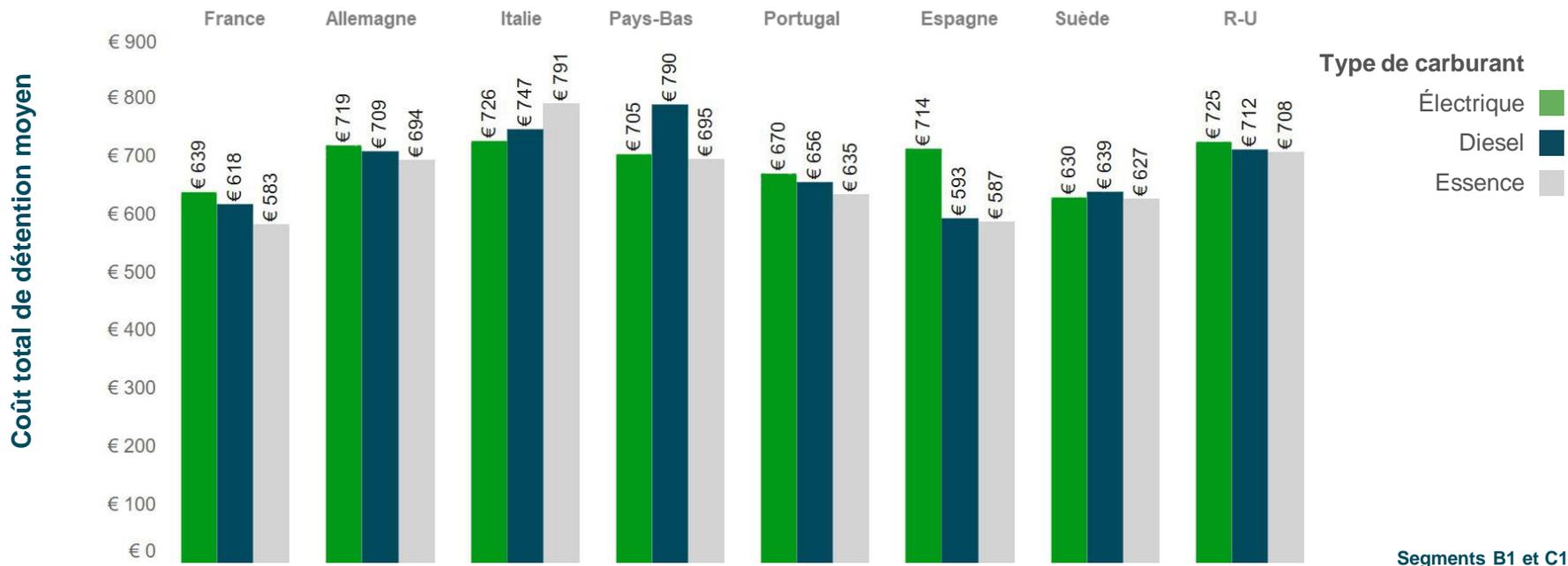
Cela est particulièrement vrai pour le segment B1, où les véhicules électriques affichent un coût total de détention plus faible que les véhicules thermiques à partir de 48 mois/30 000 km.



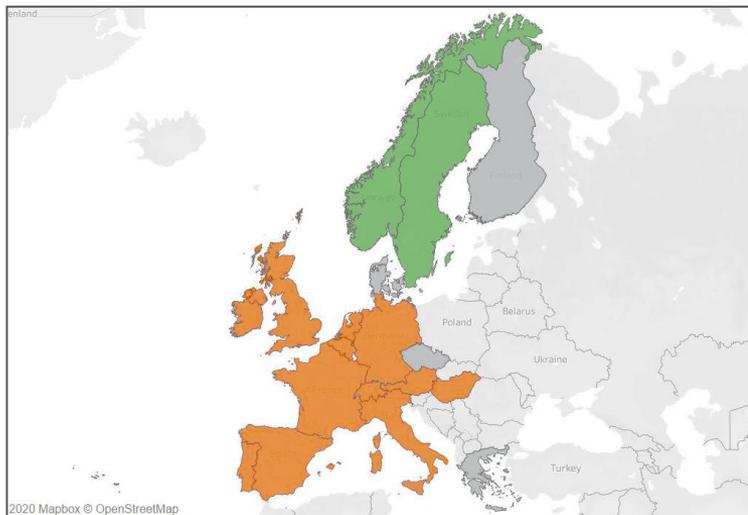
\* Les niveaux de coûts sont déterminés en comparant le même type de véhicules par type de carburant dans tous les pays. N'oubliez pas qu'il n'est pas possible d'effectuer une comparaison rationnelle absolue entre les véhicules électriques et les motorisations thermiques, puisque l'autonomie, la puissance, les technologies et les niveaux de confort ne sont pas les mêmes.

## Segments des sous-compactes et des compacts

En Italie, les véhicules électriques des segments des sous-compactes et des compacts affichent des coûts mensuels plus bas que les véhicules essence et diesel.

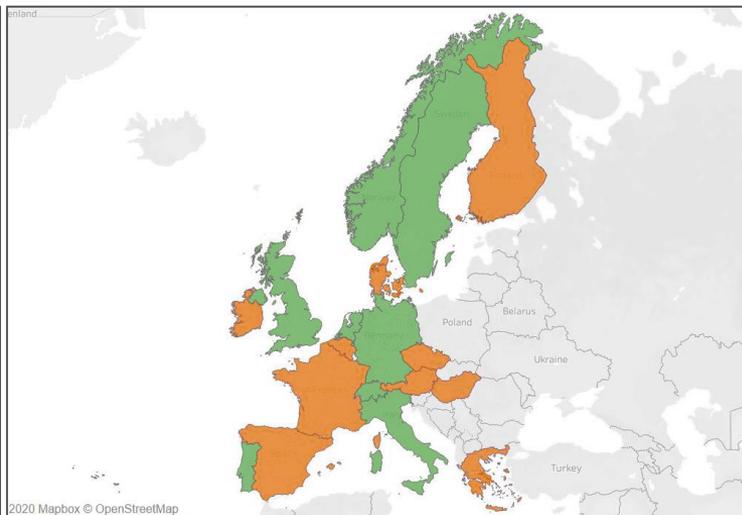


# Compétitivité en termes de coût\* des véhicules électriques par segment/pays



## Sous-compactes (B1)

Dans le segment B1, seules la Suède et la Norvège affichent un coût total de détention compétitif pour les véhicules électriques.



## Compactes (C1)

Les véhicules électriques du segment C1 sont compétitifs en termes de coût dans près de la moitié des pays étudiés.

**Compétitivité des véhicules électriques**

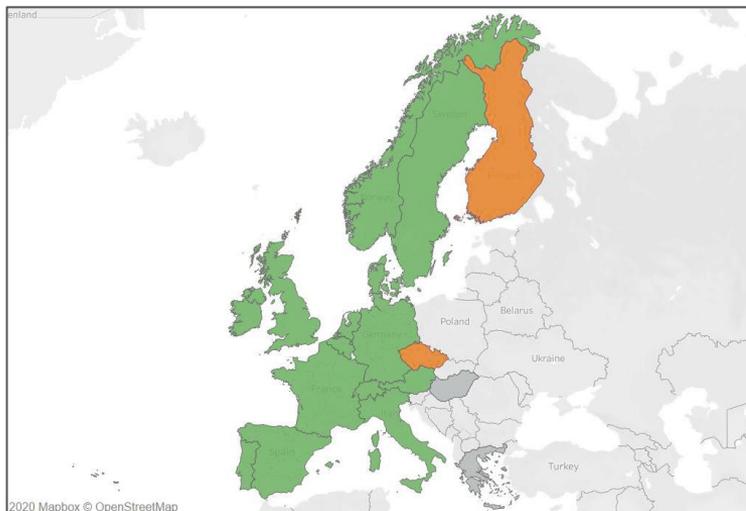
- Oui ■
- Non ■
- Données non disponibles ■

VE B1 : Renault Zoe, VE C1 : Nissan

\* Le véhicule électrique est considéré comme "compétitif en termes de coût" lorsque son coût total de détention se situe dans une fourchette de  $\pm 5\%$  par rapport au coût total de détention du véhicule thermique.

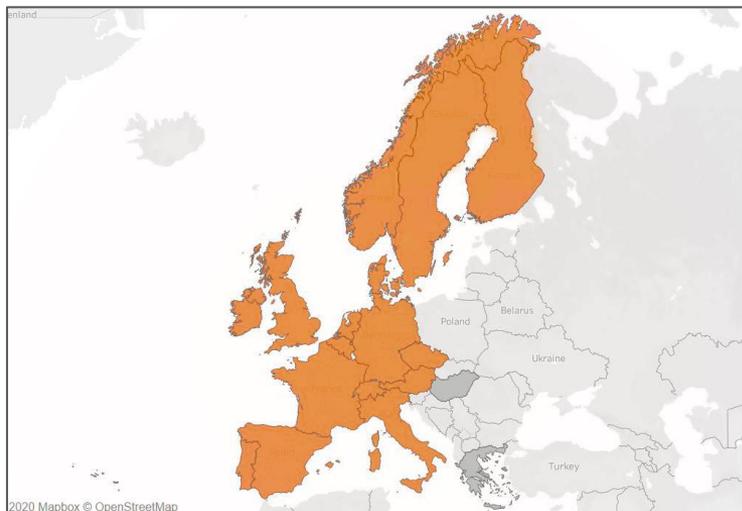
**Segments B1 et C1**

# Compétitivité en termes de coût\* des véhicules électriques par segment/pays



## De taille moyenne (D2)

Les voitures électriques sont compétitives en termes de coût dans le segment des voitures de taille moyenne dans la majorité des pays d'Europe.



## Grandes routières (E2)

Actuellement, aucun pays ne compte de voitures électriques compétitives en termes de coût dans le segment des grandes routières.

### Compétitivité des véhicules électriques

- Oui ■
- Non ■
- Données non disponibles ■

VE D2 : Tesla Model 3, VE E2 : Tesla Model S

\* Le véhicule électrique est considéré comme "compétitif en termes de coût" lorsque son coût total de détention se situe dans une fourchette de  $\pm 5\%$  par rapport au coût total de détention du véhicule thermique.

# Coûts de fonctionnement et d'entretien des véhicules électriques contribuant à abaisser le coût total de détention dans son ensemble

## Ventilation du coût total de détention



- La ventilation du coût total de détention ci-dessus présente les trois types de carburant/d'énergie dans l'ensemble des pays.
- Ces données concernent les segments des sous-compactes (B1) et des compactes (C1).
- Les calculs sont faits sur le HT.

# Annexes

The background features several overlapping, semi-transparent shapes in various shades of orange and red. A large, dark red shape is on the left, partially overlapping a lighter orange shape. Another light orange shape is on the right, overlapping a darker red shape. The overall effect is a layered, organic composition.

## Coût total de détention mensuel moyen par pays pour les segments des sous-compactes et des compactes (B1 et C1)

	Essence	Diesel	Électrique
Grèce	547 €	534 €	594 €
Hongrie	537 €	538 €	642 €
Suède	643 €	655 €	646 €
France	598 €	633 €	654 €
Portugal	651 €	672 €	686 €
Irlande	640 €	613 €	695 €
Autriche	685 €	672 €	718 €
Pays-Bas	711 €	806 €	721 €
Espagne	603 €	609 €	730 €
Allemagne	704 €	720 €	730 €
Italie	807 €	763 €	742 €
Royaume-Uni	727 €	731 €	744 €
Norvège	851 €	913 €	750 €
Belgique	686 €	709 €	797 €
Danemark	765 €	716 €	797 €
République Tchèque	541 €	570 €	793 €
Finlande	767 €	794 €	944 €
Suisse	960 €	925 €	949 €

### Élaboration



Le coût mensuel moyen d'utilisation d'une voiture varie considérablement à travers l'Europe.



La Norvège et la Suisse sont les pays où conduire des voitures thermiques coûte le plus cher. En revanche, les voitures électriques sont nettement moins chères que toutes les voitures thermiques en Norvège et sont moins chères que les véhicules essence en Suisse.



La Hongrie est le pays où conduire une voiture essence coûte le moins cher, tandis que la Grèce est le pays où conduire une voiture diesel coûte le moins cher.

# Compétitivité des véhicules électriques : $\pm 5\%$

Pour estimer si un véhicule électrique est compétitif en termes de prix par rapport à un véhicule thermique, le coût total de détention est comparé à celui d'un véhicule thermique (diesel ou essence) du même segment ayant le coût total de détention le plus bas. Le véhicule électrique est considéré comme véhicule électrique compétitif lorsque son coût total de détention se situe dans une fourchette de  $\pm 5\%$  par rapport au coût total de détention du véhicule thermique.

## Exemple

	Modèle thermique	Modèle électrique
Pays	Allemagne	Allemagne
Segment	C1	C1
Coût total de détention	750 €/mois	775 €/mois
Différence de prix	-	25 € (3,3 %)
Véhicule électrique compétitif	-	Oui

# Le coût total de détention expliqué



Il est important et pourtant difficile d'effectuer une comparaison rationnelle du coût total de détention (c'est-à-dire comparer ce qui est comparable), dans la mesure où il existe de nombreuses combinaisons de véhicules possibles. Il y aura toujours des différences entre les véhicules électriques et les véhicules à moteur à combustion interne, mais l'objectif est de comparer des véhicules qui soient les plus similaires possibles. Généralement, la comparaison des véhicules à moteur à combustion interne s'effectue sur la base de la taille du véhicule, du niveau de luxe, de la motorisation et du type de carburant.

Une comparaison basée sur le segment et la cylindrée fonctionne bien pour les véhicules diesel et essence, car les différences entre les groupes motopropulseurs, s'il devait y en avoir, sont limitées. On ne peut toutefois pas en dire autant pour les véhicules électriques. Les véhicules électriques ne diffèrent pas des véhicules à moteur à combustion interne simplement par la taille et la capacité du moteur.

# Avertissement

Le présent document a été validé uniquement par LeasePlan Corporation N.V. ("LPC"), qui en assume la responsabilité, sur la base des données historiques fournies par les entités LeasePlan des différents pays et LPC. LPC ne donne aucune garantie de quelque nature que ce soit et décline toute responsabilité (de manière expresse ou implicite) quant à l'exactitude ou l'exhaustivité des informations ou opinions figurant dans le présent document.

Les informations contenues dans le présent document sont tirées de sources qui n'ont pas été vérifiées de manière indépendante. LPC ne donne aucune assurance à cet égard et n'est aucunement tenue de permettre au destinataire d'accéder à d'autres informations ni de mettre à jour le présent document, ni d'en corriger les éventuelles inexactitudes qu'il comporte, et se réserve le droit, sans avoir à en donner les raisons, à tout moment et de quelque façon que ce soit, de modifier ou de supprimer les informations qui y figurent.

Sauf en cas d'informations trompeuses frauduleuses, ni LPC ni aucune de ses sociétés affiliées, ni aucun de ses conseillers ou représentants ne seront responsables d'aucune perte ni d'aucun dommage direct(e), indirect(e), consécutif(ve) ou autre, et notamment de la perte de profits subie par vous ou un tiers et pouvant découler de la confiance accordée au (1) présent document, ni de la fiabilité, de l'exactitude, de l'exhaustivité ou de l'actualité de ces informations ou (2) de toutes autres informations écrites ou orales mises à disposition par LPC en relation avec le présent document ou (3) de toute donnée générée par lesdites informations.

# LeasePlan

What's next?