



LeasePlan



*What's next en matière
de véhicules électriques ?*

EV Readiness Index 2021 de LeasePlan

Corporate Affairs | Mars 2021

Sommaire

Mobilité électrique : de Pourquoi à Comment	1
Véhicules électriques neufs : de la rareté au choix	2
Véhicules électriques neufs : construits en Chine, prêts pour l'Europe	5
Infrastructures de recharge de véhicules électriques : le dernier obstacle	7
Présentation de l'EV Readiness Index 2021 de LeasePlan	8
Comprendre la maturité, la recharge et les coûts	10
Les champions de la maturité en matière de véhicules électriques : Norvège et Pays-Bas	12
La meilleure amélioration de la maturité en matière de véhicules électriques : Allemagne et France	13
Les lanternes rouges de la maturité en matière de véhicules électriques : Italie et Pologne	14
Annexe	15
EV Readiness Index 2021 de LeasePlan selon les pays	16
Élément n° 1 : Scores de maturité en matière de véhicules électriques	17
Élément n° 1 : Maturité du marché des véhicules électriques	18
Élément n° 2 : Score de maturité en matière d'infrastructures de recharge	19
Gros plan sur les infrastructures de recharge publiques	20
Élément n° 2 : Maturité des infrastructures de recharge	21
Élément n° 3 : Scores de coût total de détention	22
Élément n° 3 : Coût total de détention	23
Points de données génériques	25
Définitions	26
Explication de l'échelle de score	27
Sources	28
Données détaillées par pays	29-51

Mobilité électrique : de Pourquoi à Comment

Le plus grand changement touchant l'ensemble du secteur des flottes automobiles et de la mobilité est le passage du véhicule à moteur à combustion interne (thermique) au véhicule électrique zéro émission. Les raisons de cette transition mondiale sont connues depuis bien longtemps : les inquiétudes du public concernant le changement climatique, la pression des autorités réglementaires, la responsabilité sociale des entreprises et, de plus en plus, la baisse des prix des véhicules électriques. Tous ces facteurs font du passage à l'électrique le choix du bon sens en 2021.

Mais pour beaucoup, la réponse quant à savoir « Comment » et « Quand » mettre en place cette transition reste encore en suspens. C'est là que les choses se compliquent, surtout du point de vue de la gestion de parc automobile internationale : le cadre et les circonstances qui facilitent l'électrification varient fortement d'un pays à l'autre.

C'est pour cette raison que LeasePlan a conçu l'EV Readiness Index. Ce rapport offre un aperçu clair de trois éléments majeurs pour l'électrification dans 22 pays européens clés : la taille du marché des véhicules électriques, la maturité des infrastructures de recharge et les coûts d'exploitation des véhicules électriques.

Mais ce n'est pas tout. Cette nouvelle édition de l'EV Readiness Index passe également en revue tout ce qu'il faut savoir sur la mobilité électrique en 2021, notamment quels sont les véhicules électriques les plus attendus sur le marché cette année. Nous y présentons un panorama de ce marché en expansion rapide, notamment l'évolution des gammes de prix des véhicules électriques à des niveaux que personne n'avait imaginés. Aujourd'hui, les prix des véhicules électriques démarrent à 17 k€ (+ la TVA, avant primes), sans même tenir compte du fait que tout le monde n'a pas besoin d'une batterie de 100 kWh.

Ce rapport présente également un aperçu des modèles de véhicules électriques fabriqués en Chine et conformes aux normes européennes, qui apportent un sursaut de vitalité et de diversité sur le marché de la mobilité électrique. Pour finir, nous nous pencherons sur la manière de faciliter la recharge : un argument de poids pour convaincre les conducteurs et les gestionnaires de parc automobile de passer à l'électrique.



Véhicules électriques neufs : de la rareté au choix

2021 verra l'essor des nouveaux modèles électriques à batterie sur tous les segments du marché. Il est essentiel de proposer une capacité de batterie adaptée : une batterie trop faible risque de n'avoir aucun attrait pour le client, tandis qu'un nombre plus élevé de composants de batterie augmente le prix de vente et relève artificiellement le seuil d'achat. Pour répondre à cette problématique, certains constructeurs automobiles proposent des capacités de batterie différentes pour un même modèle. Une tendance qui devrait prendre le dessus.

Dacia Spring

Dacia est sur le point de lancer le véhicule électrique le moins cher du marché européen. Fabriqué en Chine, le Spring est le premier crossover urbain électrique du segment A. Il a un véritable potentiel de succès sur la scène du véhicule électrique bon marché.



- > **Capacité de la batterie** : 27 kWh
- > **Autonomie** : +/- 225 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 6,6 kW (5 h)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 30 kW (1 h)
- > **Concurrents** : aucun jusqu'à présent !

Citroën ë-C4

Avec la ë-C4, Citroën apporte au segment des voitures compactes une interprétation originale du coupé-crossover, avec un niveau de prix plus attractif que ses concurrentes... un atout majeur.



- > **Capacité de la batterie** : 50 kWh
- > **Autonomie** : +/- 350 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 11 kW (5 h)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 100 kW (30 min)
- > **Concurrents** : Opel Mokka-e, Hyundai Kona, Kia e-Niro

VW ID3 Pure*

La Golf du 21^e siècle sera disponible comme modèle d'entrée de gamme cette année. Volkswagen a promis un prix de vente inférieur à 30 k€ en Allemagne (TVA incluse) qui pourrait remporter un grand succès auprès des consommateurs et des gestionnaires de parcs automobiles.



- > **Capacité de la batterie** : 48 kWh
- > **Autonomie** : +/- 330 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 7,2 kW (7 h 30)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 50 kW (44 min)
- > **Concurrents** : Nissan Leaf 40 kWh

* Les caractéristiques des modèles indiqués par un astérisque n'ont pas encore été confirmées et sont données à titre indicatif.

Mercedes-Benz EQA

Cet EQA inspiré du GLA est le petit frère de l'EQC. Le modèle de lancement est équipé d'une batterie de capacité moyenne, mais des batteries avec davantage d'autonomie seront disponibles par la suite. Il comble la lacune qu'Audi et BMW n'ont pas prévu de remplir pour encore une année au moins.



- > **Capacité de la batterie** : 66,5 kWh
- > **Autonomie** : +/- 426 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 11 kW (5 h 45)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 100 kW (30 min)
- > **Concurrents** : Lexus UX300e, Volvo XC40 P8 Recharge

Nissan Ariya*

S'appuyant sur plus d'une décennie d'expérience en matière de véhicules électriques, Nissan lance un crossover de taille moyenne pour concurrencer ses rivaux haut de gamme plutôt que grand public. Les options de capacité de batterie seront nombreuses, pour en faire un choix entièrement personnalisé.



- > **Capacité de la batterie** : 65 – 90 kWh
- > **Autonomie** : +/- 360 – 500 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 7,4 à 22 kW (4 h 45 à 10 h)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 130 kW (30 à 40 min)
- > **Concurrents** : Skoda Enyaq iV, VW ID.4

* Les caractéristiques des modèles indiqués par un astérisque n'ont pas encore été confirmées et sont données à titre indicatif.

BMW i4*

Cette Série 4 GranCoupé électrique fait un pas de géant dans l'ère numérique et est équipée d'une technologie e-power de pointe. Les Tesla Model 3 et Polestar 2 vont être mis à rude épreuve !



- > **Capacité de la batterie** : 82 kWh
- > **Autonomie** : +/- 500 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 11 kW (8 h 45)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 150 kW (30 min)
- > **Concurrents** : Tesla Model 3, Polestar 2

* Les caractéristiques des modèles indiqués par un astérisque n'ont pas encore été confirmées et sont données à titre indicatif.

Audi Q4 e-tron*

Tandis que l'e-tron s'attaque à des concurrents comme la Jaguar i-Pace et la Mercedes-Benz EQA, la Q4 e-tron est prête à affronter la BMW iX3 et la Ford Mustang Mach-E. Les amateurs de coupés peuvent opter pour la version Sportback.



- > **Capacité de la batterie** : 80 kWh
- > **Autonomie** : +/- 450 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 11 kW (9 h)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 125 kW (33 min)
- > **Concurrents** : BMW iX3, Ford Mustang Mach-E0

* Les caractéristiques des modèles indiqués par un astérisque n'ont pas encore été confirmées et sont données à titre indicatif.



Véhicules électriques neufs : construits en Chine, prêts pour l'Europe

L'année dernière, 1,3 million de véhicules électriques ont été fabriqués et vendus en Chine. Selon S&P Global Platts, ce chiffre devrait atteindre 1,8 million en 2021 et augmenter de manière exponentielle à l'avenir. Pour les plus grands constructeurs chinois, l'heure est venue d'exporter leurs modèles conformes aux normes européennes, qui vont sûrement faire forte impression !

MG Motor ZS EV

Le véhicule électrique ZS est un crossover compact très bien équipé, en particulier sur le plan de la sécurité. La voiture a fait excellente impression aux tests Euro NCAP et a reçu cinq étoiles pour ses performances de résistance et d'évitement d'accident. MG Motor est la marque chinoise la plus populaire en Europe aujourd'hui.



- > **Capacité de la batterie** : 44,5 kWh
- > **Autonomie** : 263 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 6,6 kW (7 h 45)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 76 kW (35 min)
- > **Constructeur** : SAIC
- > **Distributeurs en Europe** : SAIC Motor Europe, importateurs privés
- > **Concurrents** : Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008

Aiways U5

Présentés au public européen lors du Salon de l'automobile de Genève en 2019, les premiers U5 sont aujourd'hui disponibles en Europe. Un crossover de taille moyenne hautement numérique au design tendance et minimaliste. Au lieu d'utiliser un réseau d'importateurs et de concessionnaires classiques, Aiways s'appuie plutôt sur différents revendeurs automobiles et non automobiles.



- > **Capacité de la batterie** : 3 kWh
- > **Autonomie** : +/- 410 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %)** : 6,6 kW (11 h 15)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %)** : 90 kW (40 min)
- > **Constructeur** : Aiways Automobiles Company Ltd
- > **Distributeurs en Europe** : Skoda Enyaq iV, VW ID4, Nissan Ariya
- > **Concurrents** : Skoda Enyaq iV, VW ID4, Nissan Ariya

Seres 3

Comme Tesla, Seres a son siège social dans la Silicon Valley aux États-Unis, à la différence que la société est financée par des fonds chinois. Le premier véhicule Seres disponible en Europe de l'Ouest sera le modèle 3 de fabrication chinoise. Il est intéressant de noter qu'il est équipé de batteries lithium-fer-phosphate sans cobalt (LiFePO4) qui se rechargent plus rapidement. Ces batteries sont également plus stables et ont une durée de vie plus longue.



- > **Capacité de la batterie :** 54 kWh
- > **Autonomie :** 329 km
- > **Charge en AC (temps de charge 0 à 100 %) :** 6,6 kW (9 h 30)
- > **Charge en DC (temps de charge 10 à 80 %) :** 100 kW (38 min)
- > **Constructeur :** Chongqing Sokon Industry Group
- > **Distributeurs en Europe :** Divers importateurs privés
- > **Concurrents :** Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008



Infrastructures de recharge des véhicules électriques : le dernier obstacle

Aujourd'hui, pour de nombreuses personnes, la recharge est le dernier obstacle qui freine l'adoption des véhicules électriques. Pour que votre expérience en matière de véhicules électriques soit la plus simple possible, ces trois solutions de recharge doivent être mises en œuvre.

1. La recharge à domicile

- > Question souvent posée, la recharge à domicile est-elle une condition préalable pour passer au tout électrique ? On pourrait répondre que non, à condition qu'il existe des possibilités de recharge sur le lieu de travail et/ou des bornes de recharge publiques à proximité du domicile de l'employé.
- > Cependant, la recharge publique est plus chère que la recharge de batterie à domicile. La pose d'une borne murale à domicile permet aux entreprises de mieux maîtriser le coût total de détention, tout en remboursant les frais d'électricité directement à l'employé. Ces solutions existent réellement et sont fortement recommandées.

2. La recharge sur le lieu de travail

- > La recharge sur le lieu de travail contribue fortement à la faisabilité d'une vie tout électrique. Heureusement, il n'est pas nécessaire de fournir une borne de recharge pour chaque véhicule électrique. La solution repose sur une gestion intelligente de la recharge. La puissance fournie par le réseau local de l'entreprise est répartie vers les bornes en fonction des besoins de conduite de chacun, en priorisant les déplacements professionnels essentiels, par exemple.
- > Pour définir les types d'infrastructures nécessaires, vous devez commencer par faire l'analyse des besoins de recharge du parc de votre entreprise en vous basant sur sa composition, le renouvellement du parc et l'utilisation des véhicules. Ainsi, vous garantissez une commodité maximale pour le conducteur et vous limiterez les coûts.

3. La recharge dans une station publique

- > Même si les opérateurs de points de recharge sont nombreux, la plupart des réseaux proposent des contrats d'itinérance qui vous permettent d'utiliser un badge, une carte ou une application unique sur la borne de recharge publique de votre choix. Toutes les sessions de recharge sont regroupées sur une seule facture mensuelle.
- > Il convient de noter que les différences de prix peuvent être importantes. Il est donc essentiel de choisir le bon fournisseur pour maîtriser les coûts de recharge. Par ailleurs, la recharge rapide à courant continu (DC) doit être limitée, car le prix par kWh peut être relativement plus élevé que celui d'une borne à courant alternatif (AC) normale.

Présentation de l'EV Readiness Index 2021 de LeasePlan

Êtes-vous prêts pour l'électrification ? La réponse à cette question dépend de plusieurs éléments externes qui influenceront votre décision et la manière dont vous passerez à l'électrique. Et ces éléments varient selon les pays.

L'Index annuel évalue les éléments principaux de la maturité en matière de véhicules électriques dans 22 pays européens et les classe en conséquence (voir graphique). Il présente ainsi des informations contextuelles claires et structurées sur les problématiques les plus urgentes de la gestion de parc international aujourd'hui.

Les trois éléments principaux permettant d'évaluer la maturité en matière de véhicules électriques sont :

- > La maturité du marché des véhicules électriques,
- > La maturité des infrastructures de recharge,
- > Le coût total de détention d'un véhicule électrique.

Cette année, l'Index met l'accent sur les ingrédients décisifs du coût total de détention, comme les incitations gouvernementales, le prix de l'énergie et le coût de location des véhicules électriques.


Les principaux pays étudiés dans l'Index sont :

- > Les cinq plus gros marchés européens (Allemagne, France, Royaume-Uni, Italie, Espagne),
- > Le trio du Benelux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg),
- > Les quatre pays nordiques (Suède, Norvège, Danemark, Finlande),
- > Cinq marchés clés en Europe de l'Est (Pologne, Roumanie, Hongrie, République tchèque, Slovaquie),
- > Cinq autres marchés importants (Autriche, Irlande, Suisse, Grèce, Portugal).




Cet Index est bien plus qu'un classement général par pays. Les données détaillées sur chaque élément principal fournissent des informations exploitables sur la maturité en matière de véhicules électriques de chaque marché. Ces informations aident les gestionnaires de parcs et de mobilité internationaux à prendre les bonnes décisions pour l'électrification de leur parc.



EV Readiness Index 2021

#	Pays	Score
1	 Norvège	42
2	 Pays-Bas	38
3	 Royaume-Uni	33
4	 Luxembourg	31
5	 Suède	29
5	 Autriche	29
7	 Allemagne	28
8	 Belgique	27
8	 Finlande	27
10	 France	26
10	 Irlande	26
10	 Portugal	26
13	 Danemark	23
13	 Suisse	23
15	 Italie	21
16	 Hongrie	20
17	 Grèce	16
18	 Espagne	15
18	 Pologne	15
20	 Roumanie	13
20	 Slovaquie	13
21	 République tchèque	12

2020

1	 Pays-Bas
2	 Norvège
3	 Royaume-Uni
4	 Irlande
5	 Suède
5	 Autriche
7	 Luxembourg
8	 Finlande
8	 Allemagne
10	 Belgique
10	 Portugal
10	 Danemark
13	 France
13	 Hongrie
15	 Suisse
16	 Espagne
17	 Italie
18	 République tchèque
18	 Grèce
20	 Roumanie
20	 Pologne
21	 Slovaquie

Comprendre la maturité, la recharge et les coûts

La richesse des données par pays permet de dresser l'état des lieux de l'électrification dans l'ensemble de l'Europe.

Voici quelques-unes des principales conclusions que l'on peut tirer.

Les pays : prêts pour les véhicules électriques, mais pas partout

- > La Norvège, les Pays-Bas et le Royaume-Uni se classent dans cet ordre avec les meilleurs scores généraux de l'Index, ce qui signifie que ces pays sont les mieux préparés à gérer le passage à l'électrique. Ces trois pays occupaient déjà les premières places l'année dernière.
- > L'électrification se développe de manière inégale dans toute l'Europe. La Roumanie, la Slovaquie et la République tchèque ont les scores les plus bas, marquant la disparité régionale entre l'Europe de l'Ouest et de l'Est.
- > LeasePlan est à l'avant-garde de la transition énergétique : en 2020, l'entreprise a vu son nombre d'immatriculations de véhicules électriques doubler. L'année dernière, les véhicules électriques représentaient 15,9 % des nouvelles commandes de véhicules en LLD.

Les infrastructures : le maillon faible

- > Des trois éléments, la recharge est l'élément présentant le plus faible score, même parmi les pays les mieux classés. Le dernier rapport Mobility Insights de LeasePlan portant sur les véhicules électriques et le développement durable démontre que le manque d'infrastructures de recharge électrique est un obstacle majeur à l'adoption des véhicules électriques.
- > Cette inquiétude a été entendue : rien qu'en 2020, le nombre de stations de recharge publiques a augmenté de 43 % dans toute l'Europe, pour atteindre le chiffre de 260 000.
- > Pays ayant le plus de stations de recharge publiques : Pays-Bas (>61 000), France (<45 000) et Allemagne (>43 000). Densité la plus élevée : Pays-Bas (3,53 prises pour 1 000 habitants), Norvège (3,40) et Luxembourg (1,54).

Les prix : vers la parité et au-delà

- > Les incitations gouvernementales offrent un coup de pouce capital à l'électrification. En 2020, davantage de pays joignent le geste à la parole. La plupart des nouvelles incitations se présentent sous la forme de primes à l'achat.
- > Les véhicules électriques ont un très grand avantage : leurs frais d'exploitation sont moins élevés. En moyenne, le prix d'un kilomètre parcouru en électrique revient à 53 % du prix d'un kilomètre parcouru avec carburant. Toutefois, là aussi, les disparités sont grandes d'un pays à l'autre.
- > En matière d'imposition, en moyenne, les conducteurs de véhicules électriques ne sont redevables que de 63 % du montant des taxes payées à l'État par les conducteurs de véhicules à moteur à combustion interne. Cet avantage n'est pas disponible de manière uniforme. Dans 6 pays (Autriche, Grèce, Hongrie, Irlande, Pologne et Royaume-Uni), les conducteurs de véhicules électriques ne paient aucune taxe de circulation.
- > Dans 11 pays, louer un véhicule électrique est moins cher que louer un véhicule thermique équivalent. C'est la preuve basée sur le marché que dans presque toute l'Europe, les véhicules électriques ont déjà atteint la parité de coût de détention avec les véhicules thermiques, et plus encore.



Les champions de la maturité en matière de véhicules électriques : Norvège et Pays-Bas

La Norvège et les Pays-Bas sont les champions européens de la maturité en matière de véhicules électriques. Comment font-ils ?

Norvège

La Norvège obtient les meilleures notes de maturité en matière de véhicules électriques, en grande partie grâce à :

- > Son meilleur score pour le nombre d'immatriculations de véhicules électriques : plus du double que le pays ayant le deuxième meilleur score (Suède).
- > L'envol des parts de marché du véhicule électrique (71,83 % en 2020). Un score deux fois plus élevé que le pays en deuxième position, encore une fois la Suède (30,81 %).

Le succès des véhicules électriques en Norvège est le résultat du soutien actif et durable du gouvernement pour le passage à l'électrique. Pour ne citer que quelques mesures, il n'y a pas de TVA sur les achats de véhicules électriques à batterie (VEB), pas de frais d'immatriculation pour tous les véhicules électriques (VE), et une taxe routière réduite pour les véhicules électriques à batterie.

Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de marge de progression... Les véhicules électriques représentent 40,56 % du parc financé de la Norvège, mais c'est la Suède qui l'emporte avec 57 %. D'autre part, sur le marché total de véhicules électriques, les parts de véhicules électriques à batterie (les véhicules 100 % électriques sont mieux notés que les hybrides) et le taux de pénétration des infrastructures de recharge en Norvège sont très bons mais pas encore excellents.

Pays-Bas

Les Pays-Bas obtiennent les meilleures notes de maturité en matière de véhicules électriques, en grande partie parce que :

- > Aucun autre pays ne possède plus de bornes de recharge pour véhicules électriques pour 1 000 habitants (3,53 en 2020), bien que l'indice de la Norvège s'en rapproche (3,40). Le Luxembourg (1,54) est le seul autre pays dont l'indice est supérieur à 1.
- > Aux Pays-Bas, il y a 1,6 station de recharge par véhicule électrique immatriculé en 2020, le chiffre le plus élevé parmi l'ensemble des pays.

Le nombre de bornes de recharge rapide par rapport au nombre de kilomètres d'autoroute pour l'ensemble des Pays-Bas (61 pour 100 km) n'est pas le plus élevé, mais étant donné que ce pays possède le plus grand nombre de bornes de recharge publiques dans son ensemble (plus de 61 500 en 2020), ce chiffre reste impressionnant.

Cependant, concernant les immatriculations de véhicules électriques, les Pays-Bas ne décrochent pas la meilleure place (juste 2,25 pour 1 000 habitants en 2020, moins que le Danemark ou la Belgique).

La meilleure amélioration de la maturité en matière de véhicules électriques : Allemagne et France

Dans la tranche intermédiaire se trouvent des pays comme l'Allemagne et la France : champions en nombre absolu de véhicules électriques, mais suiveurs en ce qui concerne la vitesse et la part d'électrification.

Allemagne

La taille est importante. Le nombre d'immatriculations de véhicules électriques en Allemagne n'est que légèrement supérieur à celui des Pays-Bas (2,46 pour 1 000 habitants), mais cela représente plus de 204 000 véhicules électriques immatriculés en 2020, plus que n'importe quel autre pays, et plus du double par rapport à la France.

- > En ce qui concerne les incitations gouvernementales, l'Allemagne reste solidement ancrée en milieu de liste. Ses primes à l'achat et les avantages fiscaux sur la taxation des sociétés décrochent la note « excellent ». Toutefois, les avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation et sur la TVA sont inexistants.
- > L'Allemagne a le plus faible avantage en termes de coûts pour la recharge d'un véhicule électrique : l'électricité par kilomètre revenant à 78 % du prix en carburant pour un véhicule thermique équivalent.

Les indices de coûts de l'énergie de l'Irlande (65 %) et de l'Espagne (62 %) sont également élevés, tandis que les chiffres de la Norvège (28 %) et des Pays-Bas (39 %) sont les plus bas.

Côté positif, l'Allemagne a le deuxième indice de loyers (81 %) le plus bas après la Norvège (74 %), indiquant le différentiel de prix entre la location d'un véhicule électrique et d'un véhicule thermique.

France

Grand pays relativement très peu électrifié, la France présente des chiffres élevés et une succession de faibles pourcentages.

- > La France se classe en deuxième place des immatriculations de véhicules électriques (plus de 110 000 en 2020), avec seulement 1,65 immatriculation de véhicules électriques pour 1 000 habitants.
- > Aussi, après l'Allemagne, son nombre de ventes de véhicules électriques à batterie (près de 71 000 en 2020) est le plus élevé, tout en représentant une part nettement plus importante des ventes globales de véhicules électriques (64 % contre 48 %).

En France, le succès relatif des ventes de véhicules électriques à batterie est le reflet des primes à l'achat ciblées et des avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation octroyés, plus généreux que pour les véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR).

Le taux de pénétration relativement élevé des points de recharge de la France (0,67 pour 1 000 habitants en 2020) masque le fait qu'avec un peu moins de 45 000 stations de recharge publiques en 2020, le pays se classait tout de même en deuxième place derrière les Pays-Bas (environ 61 500 points de recharge en 2020).

Cependant, la petite part de chargeurs rapides (6,9 %) envoie la France tout en bas du classement, battue à plates coutures par l'Allemagne (15,6 %), le Royaume-Uni (26,7 %) et même l'Italie (7,8 %).

Les lanternes rouges de la maturité en matière de véhicules électriques : Italie et Pologne

En moyenne, la maturité en matière de véhicules électriques est plus faible dans les pays du sud et de l'est de l'Europe. L'Italie et la Pologne sont des exemples types de pays qui pourraient faire mieux.

Italie

Avec un taux d'immatriculation de véhicules électriques de 1 pour 1 000 habitants en 2020, l'Italie a un score 10 fois plus bas que le premier du classement (Norvège), mais 10 fois plus élevé que le dernier du classement, la Roumanie (0,07 %).

- > En outre, le taux de pénétration des infrastructures de recharge de véhicules électriques est mauvais (0,22 pour 1 000 habitants en 2020), sans toutefois être le plus faible.
- > D'un point de vue du coût total de détention, les primes à l'achat et les avantages fiscaux sur la taxe de détention obtiennent tous deux une note « excellent », mais il n'y pas d'avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation ni sur la taxation des sociétés.

Pour que la vente de véhicules électriques décolle en Italie, la fiscalité serait un des domaines à améliorer. En 2020, les conducteurs de véhicules électriques à batterie payaient 93 % du montant de taxes dont ils devraient s'acquitter s'ils conduisaient un véhicule thermique équivalent. Dans certains pays, ce taux est nul (voir page 8). Mais pour être honnête, dans d'autres pays, ce taux est parfois supérieur (aussi élevé que 129 % au Danemark).

L'Italie présente un avantage décisif : son indice des coûts de l'énergie. La recharge d'un véhicule électrique revient à seulement 53 % du montant qu'il faudrait dépenser pour parcourir une distance équivalente avec un véhicule thermique.

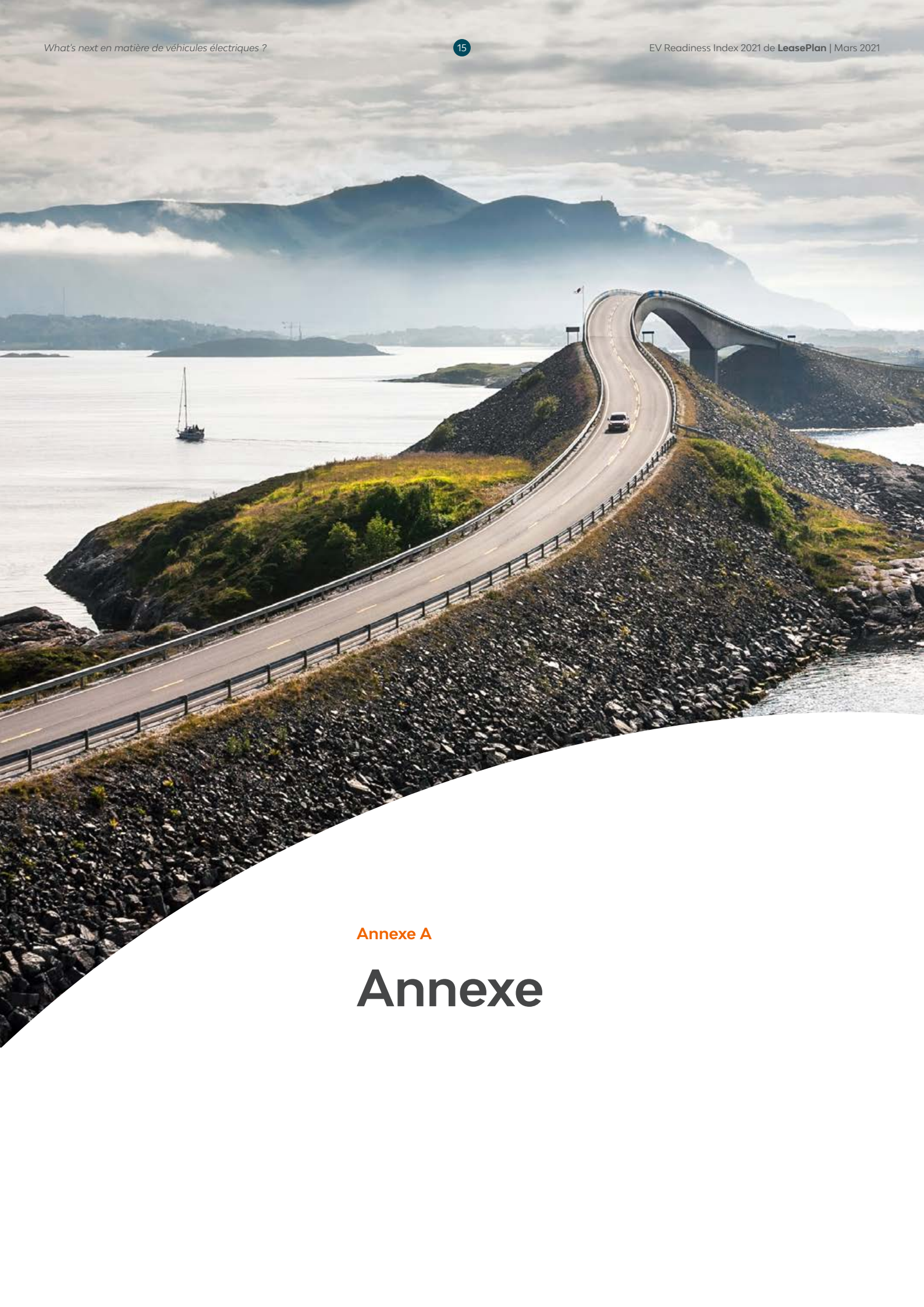
Pologne

L'électrification en Pologne en est toujours à ses balbutiements, en chiffres absolus comme relatifs.

- > En 2020, il n'y a eu que 0,12 immatriculation de véhicules électriques pour 1 000 habitants. Seules la Grèce (0,08) et la Roumanie (0,08) obtiennent des résultats inférieurs. Cela ne représente que 4 500 véhicules électriques.
- > La Pologne reste confrontée au problème du serpent qui se mord la queue pour l'électrification. Il y a peu de véhicules électriques car il y a peu de bornes de recharge (791 en tout) et par conséquent, les gens n'achètent pas de véhicules électriques.

La situation ne changera pas tant que la Pologne ne décidera pas d'appliquer une politique gouvernementale plus engagée en faveur de l'électrification. Pour l'instant, il n'existe que peu d'incitations, avantages ou primes pour promouvoir la pénétration des véhicules électriques.

Pourtant, l'électrification est clairement justifiée si l'on se base sur les coûts : en Pologne, l'indice des coûts de l'énergie est de 56 %, ce qui signifie que le coût d'exploitation d'un véhicule électrique est divisé par deux par rapport à ce celui d'un véhicule thermique. Avec des incitations et des infrastructures adaptées, la Pologne pourrait devenir la vitrine de l'électrification de la mobilité en Europe de l'Est.



Annexe A

Annexe

EV Readiness Index 2021 de LeasePlan selon les pays

#	Pays	Score total	1. Maturité en matière de véhicules	1. Maturité en matière d'infrastructures de recharge	3. Coût total de détention	Position l'an dernier
1	Norvège	42	17	9	16	1
2	Pays-Bas	38	15	9	14	1
3	Royaume-Uni	33	11	5	17	→ 3
4	Luxembourg	31	12	5	14	↓ 7
5	Suède	29	14	4	11	→ 5
5	Autriche	29	9	6	14	↑ 6
7	Allemagne	28	12	4	12	↑ 8
8	Belgique	27	11	5	11	↑ 10
8	Finlande	27	11	5	11	→ 8
10	France	26	9	5	12	↑ 12
10	Irlande	26	12	3	11	↓ 4
10	Portugal	26	10	3	11	→ 10
13	Danemark	23	11	4	8	↓ 12
13	Suisse	23	10	5	8	↑ 15
15	Italie	21	8	4	9	↑ 17
16	Hongrie	20	6	3	11	↓ 12
17	Grèce	16	3	1	12	↑ 19
18	Espagne	15	6	3	6	↓ 16
18	Pologne	15	2	2	11	↑ 21
20	Roumanie	13	3	3	7	→ 20
20	Slovaquie	13	4	4	5	↑ 21
21	République tchèque	12	4	3	5	↓ 18


 Maturité la plus élevée Maturité la moins élevée

Élément n° 1 : Scores de maturité en matière de véhicules électriques






L'un des éléments clés de la maturité en matière de véhicules électriques est le nombre réel d'immatriculations de véhicules électriques dans un pays. Cet élément se décompose de la manière suivante :

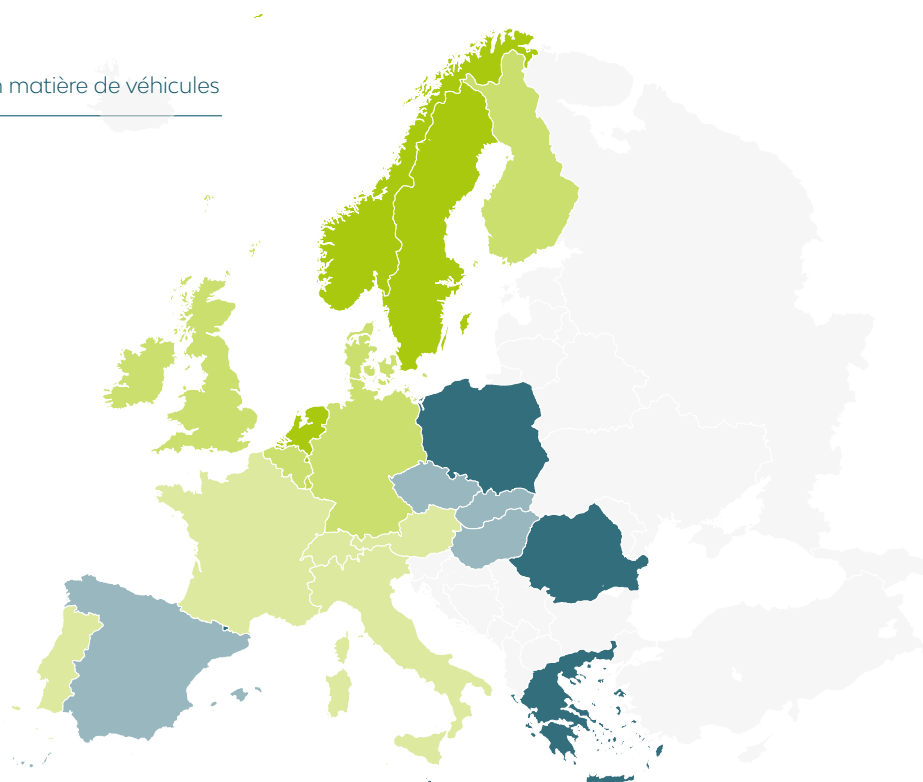
- > **Nombre de véhicules électriques rapporté à la population**
- > **Part de marché des véhicules électriques sur le marché général (marché grand public inclus)**
- > **Part de commandes de véhicules électriques des clients LeasePlan**

Les pays nordiques et l'Europe de l'Ouest ont les meilleurs taux de maturité en termes de nombre réel d'immatriculations de véhicules électriques.

Légende

Indication Maturité en matière de véhicules

	+ de 14
	> 11 et < 14
	> 7 et < 11
	> 4 et < 7
	< 4



Élément n° 1 : Maturité du marché des véhicules électriques

Pays	VE rapportés à la population*			Part de marché VE					
	Immatriculations de VE	Immatriculations de VE par habitant	Score	Carburant alternatif + essence + diesel	Part de marché VE	Score	Ventes VEB	% de VEB	Score
Allemagne	204 492	2,46	4	1 631 286	11,14%	3	98 610	48%	1
Autriche	13 378	1,50	3	150 524	8,16%	2	8 949	67%	1
Belgique	26 480	2,29	4	294 330	8,25%	2	9 311	35%	1
Danemark	18 464	3,17	4	173 636	9,61%	2	7 560	41%	1
Espagne	21 175	0,45	1	487 850	4,16%	2	9 917	47%	1
Finlande	12 215	2,21	4	47 716	20,38%	4	2 618	21%	0
France	110 874	1,65	3	946 061	10,49%	3	70 587	64%	1
Grèce	882	0,08	1	51 198	1,69%	0	292	33%	0
Hongrie	3 511	0,36	1	66 579	5,01%	2	1 772	50%	1
Irlande	5 953	1,20	3	67 924	8,06%	2	3 613	61%	1
Italie	59 946	1,00	2	1 110 289	5,12%	2	32 538	54%	1
Luxembourg	2 990	4,78	4	28 406	9,52%	2	1 481	50%	1
Norvège	67 532	12,58	5	26 478	71,83%	5	48 175	71%	2
Pays-Bas	39 240	2,25	4	177 413	18,11%	3	28 852	74%	2
Pologne	4 567	0,12	1	251 491	1,78%	0	2 173	48%	1
Portugal	12 148	1,18	3	86 245	12,35%	3	5 266	43%	1
République tchèque	2 909	0,27	1	117 495	2,42%	1	1 732	60%	1
Roumanie	1 398	0,07	1	74 596	1,84%	0	1 398	100%	2
Royaume-Uni	108 888	1,62	3	1 198 055	8,33%	2	66 611	61%	1
Slovaquie	1 108	0,20	1	49 906	2,17%	1	578	52%	1
Suède	56 559	5,48	5	127 011	30,81%	4	16 295	29%	0
Suisse	19 229	2,23	4	146 616	11,59%	3	11 200	58%	1

(x1000)

Definition

VE : véhicule électrique à batterie (VEB) + véhicule électrique à pile à combustible (VEPC) + véhicule électrique hybride rechargeable (VEHR)

Part de marché : ensemble du marché de l'automobile, ventes aux particuliers comprises

VEB : véhicule 100 % électrique

Élément n° 2 : Score de maturité en matière d'infrastructures de recharge

Dans l'ensemble, les infrastructures de mise en charge constituent un goulet d'étranglement qui freine le passage aux véhicules électriques. Ce constat est mis en avant dans l'EV Readiness Index avec les plus bas scores dans toutes les catégories.






Cet élément est composé de :

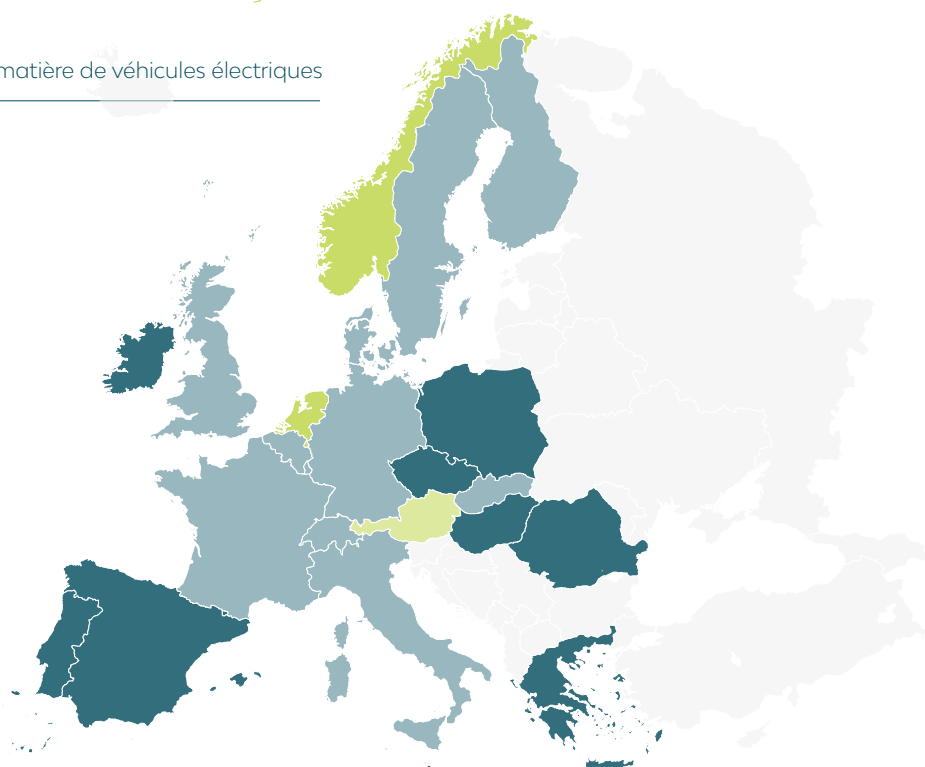
- > **Points de recharge publics rapportés à la population**
- > **Points de recharge publics rapportés aux immatriculations de véhicules électriques**
- > **Disponibilité des chargeurs rapides (à courant continu) rapportée au kilométrage d'autoroute disponible**

Les marchés allemand, suédois et britannique sont à la tête du classement de l'EV Readiness Index. Cependant, leur score de développement des infrastructures de recharge est faible.

Légende

Indication Maturité en matière de véhicules électriques

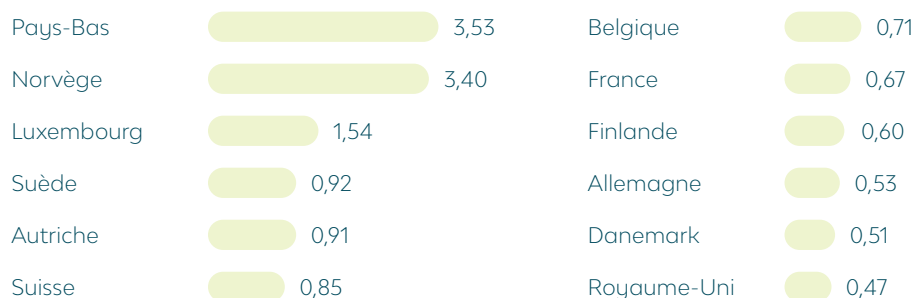
	+ de 10
	8 et 9
	6 et 7
	4 et 5
	< 4



Gros plan sur les infrastructures de recharge publiques

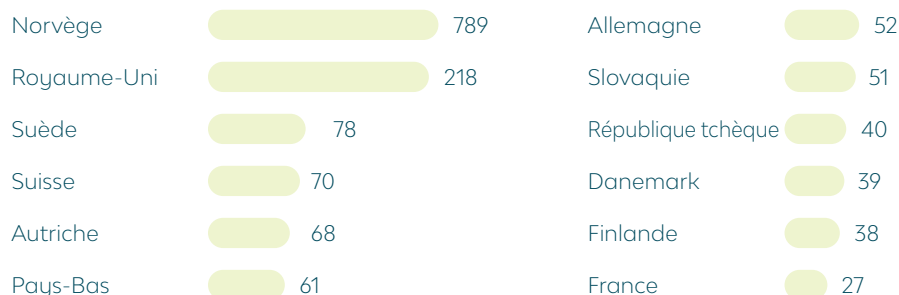
1. Recharge publique rapportée à la population

Nombre total de points de recharge publics / population (x1000)



2. Recharge rapide rapportée à la disponibilité sur autoroute

Nombre de points de recharge rapide pour 100 km d'autoroute



3. Comparaison des réseaux de recharge publique des 12 meilleurs marchés

La comparaison de la disponibilité des chargeurs publics - à vitesse de recharge normale (courant alternatif) et rapide (courant continu) - met en avant les grands écarts de maturité entre les pays.

Cela va du nombre d'immatriculations de véhicules électriques (plus il y a de véhicules électriques sur la route, plus la demande en infrastructures publiques est élevée), à des thématiques d'infrastructures plus larges (par ex. : densité de la construction urbaine ? Nombre de kilomètres d'autoroute ? Nombre de conducteurs propriétaires d'une allée privée ?)

Cette comparaison souligne les besoins en développement plus rapide d'infrastructures de recharge publiques en Europe, d'autant que la mise en place des infrastructures prend du temps à cause des problèmes de réseau et des défis qui se posent au législateur.

Élément n° 2 : Maturité des infrastructures de recharge

Pays	Points de recharge / population					Points de recharge / VE		Chargeurs rapides		
	# Nombre total de points de recharge publics en 2021	# Nombre de points de recharge publics à vitesse normale en 2021	# Nombre de points de recharge rapides en 2021	# Nombre de bornes de recharge par habitant (x 1000) en 2021	Score points de recharge rapporté à la population	# Nombre de stations par VE immatriculé en 2021	Score points de recharge rapporté au nombre de VE	% de points dotés de chargeurs rapides en 2021	# Nombre de chargeurs rapides pour 100 km d'auto-route	Score Nombre de chargeurs rapides pour 100 km d'auto-route
Allemagne	43 776	36 942	6 834	0,53	2	0,214	1	15,6%	52,01	1
Autriche	8 065	6 885	1 180	0,91	2	0,603	3	14,6%	67,70	1
Belgique	8 246	7 815	431	0,71	2	0,311	2	5,2%	24,45	1
Danemark	2 948	2 425	523	0,51	2	0,160	1	17,7%	39,35	1
Espagne	7 738	6 045	1 693	0,16	0	0,365	2	21,9%	10,86	1
Finlande	3 289	2 934	355	0,60	2	0,269	2	10,8%	38,34	1
France	44 892	41 797	3 095	0,67	2	0,405	2	6,9%	26,52	1
Grèce	199	118	81	0,02	0	0,226	1	40,7%	3,86	0
Hongrie	981	722	259	0,10	0	0,279	2	26,4%	13,07	1
Italie	13 176	12 150	1 026	0,22	1	0,220	2	7,8%	14,78	1
Irlande	1 033	812	221	0,21	1	0,174	1	21,4%	24,13	1
Luxembourg	965	954	11	1,54	3	0,323	2	1,1%	6,67	0
Norvège	18 273	13 547	4 726	3,40	4	0,271	2	25,9%	788,98	3
Pays-Bas	61 534	59 850	1 684	3,53	4	1,568	4	2,7%	61,10	1
Pologne	791	462	329	0,02	0	0,173	1	41,6%	20,10	1
Portugal	2 109	1 727	382	0,20	1	0,174	1	18,1%	12,46	1
République tchèque	1 000	499	501	0,09	0	0,344	2	50,1%	40,02	1
Roumanie	434	273	161	0,02	0	0,310	2	37,1%	19,56	1
Royaume-Uni	31 320	22 965	8 355	0,47	1	0,288	2	26,7%	217,69	2
Slovaquie	626	379	247	0,11	0	0,565	3	39,5%	51,24	1
Suède	9 511	7 840	1 671	0,92	2	0,168	1	17,6%	78,38	1
Suisse	7 304	6 275	1 029	0,85	2	0,380	2	14,1%	70,38	1

(x1000)

Définition

Vitesse standard : Charge en AC entre 3,6 kW et 22 kW

Vitesse rapide : Charge en DC supérieure à 22 kW

Élément n° 3 : Scores de coût total de détention






L'adoption du véhicule électrique va de pair avec l'abordabilité d'un véhicule électrique sur un marché donné. Notre Index compare les éléments suivants liés au coût total de détention d'un véhicule électrique.

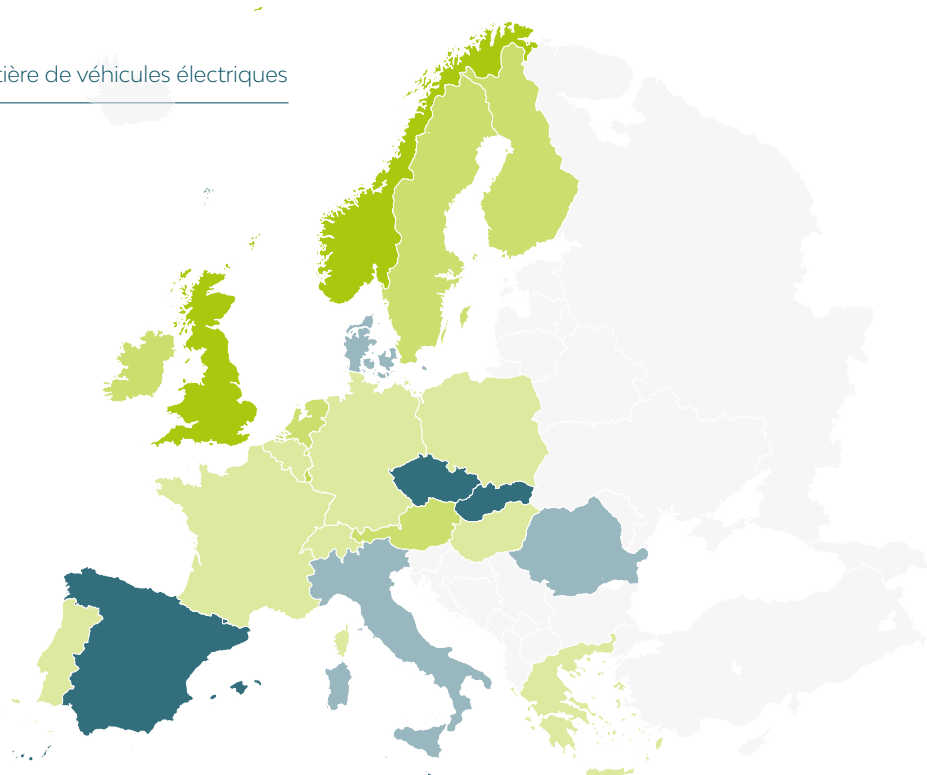
- > **Les incitations gouvernementales**
- > **La taxation des conducteurs**
- > **Le coût de l'énergie**
- > **La mensualité du véhicule de location**

L'Index indique que de nombreux pays proposent de fortes mesures incitatives. Il est démontré qu'avec une faible taxation des conducteurs et un plus faible loyer pour les véhicules électriques, la parité du coût total de détention est atteinte dans de nombreux pays européens par comparaison avec un véhicule thermique équivalent.

Légende

Indication Maturité en matière de véhicules électriques

	+ de 16
	> 13 et < 16
	> 10 et < 13
	> 7 et < 10
	< 7



Élément n° 3 : Coût total de détention

Incentives gouvernementales

Pays*	Aides à l'achat	Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation	Avantages fiscaux sur la taxe de détention	Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés	Avantages fiscaux sur la TVA	Autres avantages financiers	Mesures incitatives locales	Mesures incitatives pour les infrastructures
Allemagne	Excellent	Aucun	Excellent	Excellent	Aucun	Aucun	Moyen	Bon
Autriche	Excellent	Excellent	Excellent	Excellent	Bon	Aucun	Moyen	Bon
Belgique	Aucun	Excellent	Excellent	Excellent	Aucun	Bon	Aucun	Bon
Danemark	Aucun	Excellent	Aucun	Bon	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
Espagne	Excellent	Bon	Bon	Aucun	Aucun	Aucun	Bon	Bon
Finlande	Bon	Bon	Bon	Aucun	Aucun	Excellent	Moyen	Moyen
France	Excellent	Bon	Bon	Excellent	Aucun	Bon	Moyen	Bon
Grèce	Excellent	Bon	Aucun	Excellent	Bon	Bon	Bon	Bon
Hongrie	Bon	Excellent	Bon	Excellent	Aucun	Aucun	Bon	Aucun
Irlande	Moyen	Excellent	Excellent	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
Italie	Excellent	Aucun	Excellent	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Bon
Luxembourg	Excellent	Aucun	Bon	Bon	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
Norvège	Aucun	Excellent	Bon	Bon	Excellent	Excellent	Bon	Bon
Pays-Bas	Bon	Excellent	Excellent	Bon	Aucun	Bon	Aucun	Excellent
Pologne	Moyen	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Bon	Moyen
Portugal	Bon	Bon	Excellent	Bon	Bon	Bon	Bon	Aucun
République tchèque	Aucun	Aucun	Aucun	Bon	Aucun	Aucun	Bon	Moyen
Roumanie	Excellent	Aucun	Bon	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
Royaume-Uni	Excellent	Excellent	Excellent	Excellent	Bon	Bon	Bon	Bon
Slovaquie	Aucun	Bon	Aucun	Aucun	Aucun	Bon	Moyen	Excellent
Suède	Excellent	Aucun	Bon	Excellent	Aucun	Aucun	Moyen	Bon
Suisse	Excellent	Bon	Aucun	Aucun	Aucun	Moyen	Aucun	Bon

*Voir annexe B pour consulter les détails par pays

Élément n° 3 : Coût total de détention

Pays	Taxation des conducteurs		Coûts de l'énergie					Comparaison du loyer mensuel			
	Indice de taxation des conducteurs 2021 (véhicule électrique à batterie vs véhicule thermique; plus le chiffre est bas, mieux c'est)	Score pour la taxation des conducteurs	Coût du carburant (litre d'essence en EUR)	Coût du carburant moyen pour 100 km	Coût de l'énergie (kWh moyen en EUR)	Coût moyen de l'électricité pour 100 km	Indice des coûts de l'énergie (plus le chiffre est bas, mieux c'est)	Score pour les coûts de l'énergie	Indice des coûts de location, carburant/électricité inclus (plus le chiffre est bas, mieux c'est)	Score du coût total de détention 2021	
Allemagne	50%	4	1,33 €	6,65 €	0,29 €	5,22 €	78%	0	81%	81%	5
Autriche	0%	5	1,09 €	5,45 €	0,19 €	3,38 €	62%	1	101%	95%	4
Belgique	70%	2	1,32 €	6,60 €	0,24 €	4,36 €	66%	1	100%	94%	5
Danemark	129%	0	1,49 €	7,45 €	0,24 €	4,25 €	57%	2	108%	98%	4
Espagne	108%	0	1,20 €	6,00 €	0,21 €	3,74 €	62%	1	126%	113%	2
Finlande	76%	2	1,50 €	7,50 €	0,17 €	3,03 €	40%	3	118%	109%	3
France	78%	2	1,45 €	7,25 €	0,18 €	3,30 €	46%	2	102%	88%	4
Grèce	0%	5	1,46 €	7,30 €	0,17 €	3,03 €	41%	3	141%	113%	0
Hongrie	0%	5	1,04 €	5,20 €	0,13 €	2,28 €	44%	3	180%	148%	0
Irlande	0%	5	1,28 €	6,40 €	0,23 €	4,15 €	65%	1	114%	104%	3
Italie	93%	1	1,45 €	7,25 €	0,21 €	3,85 €	53%	2	102%	91%	4
Luxembourg	46%	5	1,16 €	5,80 €	0,18 €	3,28 €	56%	2	94%	87%	5
Norvège	55%	4	1,57 €	7,85 €	0,12 €	2,18 €	28%	3	82%	74%	5
Pays-Bas	59%	4	1,58 €	7,90 €	0,17 €	3,06 €	39%	3	115%	98%	3
Pologne	0%	5	1,00 €	5,00 €	0,16 €	2,81 €	56%	2	116%	106%	3
Portugal	127%	0	1,45 €	7,25 €	0,17 €	3,02 €	42%	3	103%	91%	4
République tchèque	112%	0	1,06 €	5,30 €	0,17 €	3,08 €	58%	2	138%	124%	1
Roumanie	115%	0	0,98 €	4,90 €	0,15 €	2,78 €	57%	2	120%	106%	3
Royaume-Uni	0%	5	1,31 €	6,55 €	0,20 €	3,55 €	54%	2	92%	85%	5
Slovaquie	114%	0	1,21 €	6,05 €	0,18 €	3,16 €	52%	2	139%	121%	1
Suède	66%	3	1,44 €	7,20 €	0,19 €	3,34 €	46%	2	117%	101%	3
Suisse	94%	1	1,29 €	6,45 €	0,20 €	3,58 €	56%	2	116%	106%	3

(x1000)

Basé sur une consommation moyenne de 5 litres/100 km

Basé sur une consommation moyenne de 18 kwh/100 km

Non inclus dans l'Index pour le Portugal, car cette pratique n'est pas fréquente sur ce marché.

Points de données génériques

Pays	Code pays	Population 2020	Infrastructures autoroutières
Allemagne	DE	83 166 711	13 141
Autriche	AT	8 901 064	1 743
Belgique	BE	11 549 888	1 763
Danemark	DK	5 822 763	1 329
Espagne	ES	47 329 981	15 585
Finlande	FI	5 525 292	926
France	FR	67 098 824	11 671
Grèce	GR	10 709 739	2 098
Hongrie	HU	9 769 526	1 982
Irlande	IE	4 963 839	916
Italie	IT	60 244 639	6 943
Luxembourg	LU	626 108	165
Norvège	NO	5 367 580	599
Pays-Bas	NL	17 407 585	2 756
Pologne	PL	37 958 138	1 637
Portugal	PT	10 295 909	3 065
République tchèque	CZ	10 693 939	1 252
Roumanie	RO	19 317 984	823
Royaume-Uni	UK	67 025 542	3 838
Slovaquie	SK	5 457 873	482
Suède	SE	10 327 589	2 132
Suisse	CH	8 606 033	1 462



Définitions

Commandes LeasePlan

Commandes de véhicules électriques passées par LeasePlan

La comparaison des pays est basée sur le nombre de commandes de véhicules électriques (véhicules hybrides rechargeables et véhicules 100 % électriques).

Commandes de véhicules 100 % électriques passées par LeasePlan

Les pays sont comparés sur la base des commandes de véhicules 100 % électriques (VEB) en % du total des commandes de véhicules électriques (VE) afin de souligner l'importance des véhicules 100 % électriques zéro émission.

Taxation des conducteurs

Nous avons calculé les loyers mensuels d'un ensemble de véhicules 100 % électriques avant de les comparer aux loyers mensuels de véhicules thermiques équivalents. Nous nous sommes appuyés sur les véhicules standard suivants, bien que la sélection de véhicules puisse différer d'un pays à l'autre selon la popularité des modèles.

Nous avons calculé les coûts nets de taxes pour un conducteur de véhicule de société en comparant l'électrique par rapport au diesel. Ce calcul est basé sur la comparaison des véhicules suivants :

- MW 320 diesel
- Tesla model 3 gamme standard

Si le calcul de la taxation locale nécessitait un profil de conducteur, les hypothèses suivantes étaient appliquées :

- > L'employé utilise la voiture 70 % à titre professionnel et 30 % à titre privé.
- > La distance aller des trajets domicile-travail est de 25 km.
- > Le salaire annuel brut de l'employé est de 60 000 euros ou équivalent en devises locales.

Le chiffre rapporté est le pourcentage de taxe pour le conducteur de la Tesla en prenant la BMW comme base.

Loyers mensuels

Nous avons calculé les loyers mensuels d'un ensemble de véhicules 100 % électriques avant de les comparer aux loyers mensuels de véhicules thermiques équivalents. Nous nous sommes appuyés sur les véhicules standard suivants, bien que la sélection de véhicules puisse différer d'un pays à l'autre selon la popularité des modèles.

Véhicules thermiques

- > Renault Clio / Hyundai Kona diesel
- > Ford Focus / Volkswagen Golf
- > Audi A4 / BMW Série 3

Véhicules électriques à batterie

- > Renault Zoe / Hyundai Kona BEV
- > Volkswagen ID3 / Nissan Leaf
- > Tesla model 3 / Polestar 2

Le calcul de la mensualité de location est basé sur un contrat de 48 mois / 40 000 km annuels et les services suivants :

- > Financement
- > Réparation, entretien et pneumatiques
- > Assurance

Le loyer mensuel n'inclut pas les frais de carburant/électricité.

Coûts de l'énergie

Nous avons comparé le prix de l'électricité par rapport aux prix des carburants.

Pour les prix de l'électricité, nous avons utilisé un mix de données de recharge dans un lieu public, à domicile et sur le lieu de travail en nous basant sur le comportement de recharge suivant :

- > 60 % recharge à domicile
- > 30 % recharge sur le lieu de travail
- > 10 % recharge publique

Les différents prix du kWh que nous avons comparés sont basés sur :

- > Recharge à domicile : domestique 2 500 kWh < 5 000 kWh / TTC.
- > Lieu de travail : non-domestique / tranche 500 MWh < 200 MWh / hors TVA et autres impôts et taxes recouvrables.

Explication de l'échelle de score

KPI	Score						Commentaires
	0	1	2	3	4	5	
1. Maturité véhicules électriques							
1.1 VE rapportés à la population	0	>0 et <0.5	>0.5 et <1	>1 et <2	>2 et <5	>2 et <5	Échelle progressive basée sur le taux de détention moyen de voiture dans un pays.
1.2 Part de marché des VE	<2%	>2% et <4%	>4% et <10%	>10% et <20 %	> 20% et <50%	>50%	Échelle progressive pour souligner la croissance quasi exponentielle des VE.
1.3 Part de marché des VEB	<35%	>35% et <70%	>70%				Échelle pour souligner la nécessité de passer aux véhicules 100 % électriques.
2. Maturité des infrastructures de recharge							
2.1 Stations de recharge rapportées à la population	<0.2	>0.2 et <0.5	>0.5 et <1	>1 et <2	>2 et <5	>5	Échelle progressive pour évaluer l'importance d'un réseau de recharge public bien développé.
2.2 Stations de recharge rapportées aux immatriculations de VE	<0.1	>0.1 et <0.25	>0.25 et <0.5	>0.5 et <1	>1 et <2	>2	Échelle progressive pour évaluer un réseau existant pour VE neufs.
2.3 Chargeurs rapides par km d'autoroute	<0.1	>0.1 et <1<0.5	>1 et <5	>5			Échelle progressive pour indiquer le parcours de croissance de nombreux pays.
3. Coût total de détention							
3.1 Incitations gouvernementales	Aucun	Moyen	Bon	Excellent			Indication linéaire. Les incitations sont évaluées pour un pays et dans plusieurs pays dans une même catégorie.
3.2 Taxation des conducteurs	>100%	90% - 100%	75% - 90%	60% - 75%	50% - 60%	>50%	Indication linéaire qui évalue un avantage pour les conducteurs de VE comme une politique efficace.
3.3 Coûts de l'énergie	>75%	>60% et <75%	>45% et <60%	<45%			Indication linéaire qui évalue un avantage pour les conducteurs de VE comme une politique efficace.
3.4 Comparaison de mensualités de location de VE	>140%	>130 et <140%	120% - 130%	110% - 120%	100% - 110%	<100%	Indication linéaire selon laquelle une mensualité de location de véhicule électrique inférieure à celle d'un véhicule à moteur à combustion interne est préférable.



Sources

Élément / KPI

Sources de données

1. Maturité en matière de véhicules électriques

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1.1 % de VE rapportés à la population | Eurostat, ACEA |
| www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/ | |
| 1.2 % de parts de marché VE | Eurostat, ACEA |
| 1.2.1 % de parts de marché VE | Eurostat, ACEA |
| 1.2.2 % de parts de marché VEB | |
| www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations . (Résultats 1 ^{er} -3 ^e trimestre) | |
| 1.3 % de commandes de VE par LeasePlan | Banque de commandes LeasePlan |
| 1.3.1 % de parts de commandes de VE | |
| 1.3.2 % de parts de commandes de VEB | |

2. Maturité des infrastructures de recharge

- | | |
|--|----------------|
| 2.1 Stations de charge rapportées à la population | Eurostat, EAFO |
| www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats | |
| 2.2 Stations de charge rapportées aux immatriculations de VE | ACEA, EAFO |
| appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_if_motorwa&lang=en | |
| 2.3 Chargeurs rapides par km d'autoroute | Eurostat, EAFO |

3. Coût total de détention

- | | |
|--|--|
| 3.1 Incitations gouvernementales | EAFO avec validation de LeasePlan |
| 3.2 Taxation des conducteurs | Consultancy Services de LeasePlan |
| www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/ | |
| 3.3 Coûts de l'énergie | Prix mondiaux des carburants, Eurostat |
| appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_pc_204&lang=en | |
| 3.4 Comparaison de prix de location de VE | Consultancy Services de LeasePlan |



Annexe B

Données détaillées par pays

Autriche

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > L'aide pouvant atteindre 5 000 € s'applique aux véhicules 100 % électriques et aux véhicules à pile à combustible. L'aide pour les hybrides rechargeables et les véhicules à prolongateur d'autonomie s'élève à 2 500 €.
- > Exigences : le prix catalogue du modèle standard (hors équipements) ne doit pas dépasser 60 000 € et l'autonomie électrique du véhicule doit être de 50 km minimum.
- > Les modèles hybrides rechargeables à moteur diesel ne sont pas éligibles à l'aide.
- > Trois sources de financement sont mises à disposition (gouvernement fédéral, constructeurs de véhicules, états fédéraux en Autriche, selon les cas).
- > Les aides sont disponibles jusqu'à fin 2020. En 2021, les aides pourront être moins élevées (4 000 € pour les véhicules électriques et 2 000 € pour les VHR), mais aucune décision n'a été prise par le gouvernement pour l'instant.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Grâce à la formule appliquée, les véhicules zéro émission ne sont pas taxés (NoVa - taxe d'immatriculation). La NoVa est calculée sur la base des émissions de CO₂ : comme les véhicules électriques n'émettent pas de CO₂, la NoVa n'est pas applicable.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Les véhicules électriques sont exonérés de taxes sur l'assurance automobile (motorbezogene Versicherungssteuer, liée à la puissance du moteur du véhicule). Cette exonération n'est pas applicable aux véhicules à prolongateur d'autonomie ni aux hybrides. Pour ce type de véhicules, le calcul est basé sur la proportion thermique du véhicule.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

- > Pour les véhicules électriques, déduction de TVA sur une valeur d'achat jusqu'à 40 000 €.
- > Déduction partielle de TVA sur une valeur d'achat jusqu'à 80 000 €.
- > Pas de déduction de TVA pour les valeurs d'achat supérieures à 80 000 €.

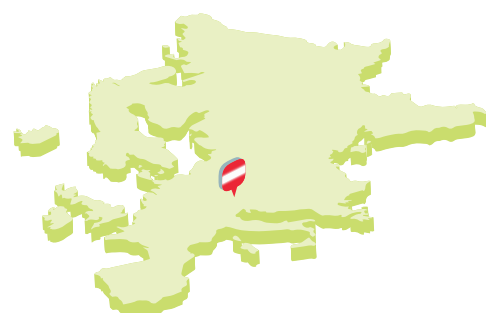
Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

- > Stationnement gratuit : dans plusieurs villes, les véhicules électriques sont exonérés de frais de stationnement (à l'exception de Vienne). Sur certaines autoroutes, la limitation de vitesse ne s'applique pas aux véhicules électriques, conformément à la loi fédérale sur le contrôle des émissions. Des plaques d'immatriculation avec lettres vertes sont exigées sur certaines routes (la levée de limitation de vitesse est toujours applicable, par exemple, sur une autoroute avec une limitation de vitesse de 80 km, les véhicules électriques peuvent rouler à la vitesse maximale de 130 km/h).

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Actuellement, il n'existe aucune mesure législative en cas de blocage de la station de recharge par des véhicules conventionnels (remorquage, etc.).
- > Avec leurs partenaires et les législateurs, les fournisseurs de bornes de recharge travaillent sur une loi portant sur une interdiction générale de stationner et tentent de la faire appliquer.
- > Les installations de stations de recharge publiques sont subventionnées. Les subventions dépendent du type de station de charge (de 300 € à 15 000 € pour les stations de recharge à courant continu). Conditions : être accessible au public / pour la subvention de 15 000 €, en association avec l'achat d'un véhicule utilitaire léger électrique ou d'un bus électrique.





Belgique

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Annulées depuis 2020.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Flandres : les véhicules électriques immatriculés au nom d'un particulier ou d'une société sont exonérés de taxe d'immatriculation.
- > Wallonie et Bruxelles : les véhicules électriques paient la taxe routière au taux le plus bas.
- > Les sociétés de location enregistrées en Flandres sont aujourd'hui également exonérées de taxe d'immatriculation pour les véhicules électriques (depuis le 01/07/2020).
- > Pour les sociétés de location enregistrées en Wallonie et à Bruxelles, la taxe minimum d'immatriculation est applicable.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Flandres : les véhicules électriques immatriculés au nom d'un particulier ou d'une société sont exonérés de taxe routière.
- > Wallonie et Bruxelles : les véhicules électriques paient la taxe routière au taux le plus bas.
- > Les sociétés de location enregistrées en Flandres sont aujourd'hui également exonérées de taxe routière pour les véhicules électriques (depuis le 01/07/2020).
- > Pour les sociétés de location enregistrées en Wallonie et à Bruxelles, le taux minimum de taxe routière est applicable.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Les frais liés à l'utilisation de véhicules zéro émission sont entièrement déductibles de l'impôt sur les sociétés.

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

- > Les frais liés à l'utilisation de véhicules zéro émission sont entièrement déductibles de l'impôt sur les sociétés.

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Les frais liés aux infrastructures de recharge (achat et installation de points de recharge) sont entièrement déductibles de l'impôt sur les sociétés. Cela est valable pour les points de recharge sur le lieu de travail et à domicile fournis par l'employeur. Aucun avantage en nature supplémentaire pour l'employé.



 **République tchèque**

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Les incitations pour l'année 2021 n'ont pas encore été définies. Nous ignorons s'il y en aura. Le groupe de travail préparant les incitations a cessé ses activités au printemps 2020. LPCZ communique avec le Ministère de l'industrie et du commerce par l'intermédiaire de la ČLFA (Association des loueurs longue durée).

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Exonération de la taxe routière (VEB, VEHR, GNC). En République tchèque, l'utilisation à caractère privée d'un véhicule de société est considérée comme un revenu imposable et calculé à un taux mensuel forfaitaire de 1 % du prix d'achat brut du véhicule (idem pour les véhicules électriques et les véhicules thermiques).

Avantages fiscaux sur la TVA

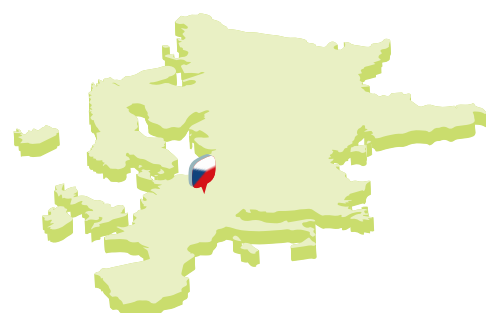
Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

- > Exonération de péage pour les voitures sur les autoroutes depuis 2020, stationnement gratuit dans le centre des grandes villes (depuis 2018 à Prague, puis dans d'autres villes).

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Mesures incitatives en cours destinées aux fournisseurs d'énergie et autres fournisseurs pour les infrastructures publiques. Pas de mesure incitative pour les infrastructures privées/d'entreprise.





Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Mise en place de taxes sur les nouvelles voitures avantageant les véhicules zéro émission et à faibles émissions (<50 g de CO₂/km). Taxe sur la valeur sur tous les véhicules : 25 % sur les premières 65 000 DKK (8 740 EUR), puis 85 % jusqu'à 202 200 DKK (27 190 EUR) et 150 % au-dessus de 202 200 DKK (27 190 EUR). Les véhicules zéro émission obtiennent ensuite une remise de 60 % et les véhicules à faibles émissions une remise de 55 %. En plus de cela, les véhicules zéro émission bénéficient d'une remise fiscale supplémentaire de 170 000 DKK (22 861 EUR), et les voitures à faibles émissions d'une remise de 50 000 DKK (6 720 EUR). Les deux remises et avantages financiers disparaîtront progressivement au cours des prochaines années. Cela signifie que les véhicules zéro émission ne sont soumis à aucune taxe jusqu'à 500 000 DKK (environ 67 000 EUR) et que les véhicules à faibles émissions sont également favorisés, ce qui rend les véhicules électriques hybrides rechargeables moins chers que leur équivalent à moteur à combustion interne.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

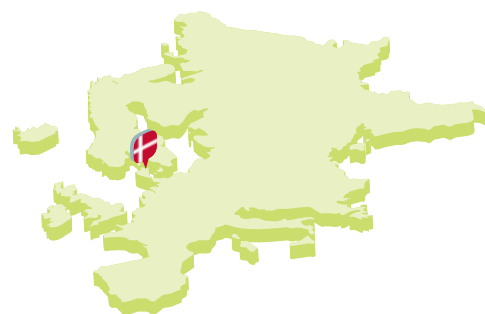
- > Aucune taxe sur la borne de recharge à domicile pour le conducteur. Les incitations fiscales pour les conducteurs de voiture de société en 2020 (40 000 DKK (5 380 EUR de remise sur l'impôt personnel) ont pris fin.

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures



Finlande

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > 1) Aide directe à l'achat existante : 2 000 € pour un VEB < 50 000 €. Disponible uniquement pour les particuliers, pas les professionnels (B2B), et toujours valable cette année. 2) Nouvelle prime à la casse : pour les voitures de plus de 10 ans, une prime à l'achat de 2 000 € est accordée pour les nouveaux véhicules électriques hybrides rechargeables (max 98 g/km), véhicules électriques à batterie ou voitures à gaz.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > La taxe sur les véhicules payée au moment de l'achat dépend du niveau d'émissions de CO₂ du véhicule. Pour les voitures électriques à batterie, ce taux est le plus bas (2,7 %).

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > La taxe de détention et la taxe d'immatriculation sont une seule et même taxe. Il existe une taxe annuelle sur les véhicules, calculée en ajoutant la taxe de base avec la taxe sur la puissance du moteur. La taxe de base dépend du niveau d'émissions de CO₂ du véhicule. La taxe de puissance motrice dépend de la masse totale du véhicule pour tous les carburants sauf l'essence. Pour les véhicules électriques à batterie, elle est de 1,5 c par jour à partir de 100 kg ; pour les véhicules électriques rechargeables diesel 4,9 c ; pour les véhicules électriques hybrides rechargeables essence 0,5 c.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

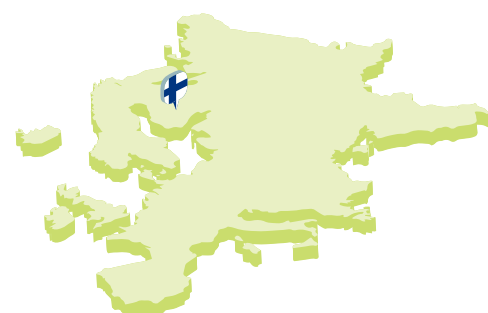
- > 1) Avantage pour les conducteurs (avantage en nature) : les valeurs fiscales mensuelles des véhicules électriques à batterie seront diminuées de 290 € (avantage automobile illimité) ou 170 € (avantage automobile limité). Aucun avantage pour l'employeur, réservé aux employés uniquement. 2) La valeur monétaire pour la recharge de véhicules sur le lieu de travail disparaîtra car l'électricité sera payée par l'employeur à partir de 2021. Lorsqu'un employé consomme l'électricité payée par l'employeur sur son lieu de travail ou dans un point de recharge public pour charger une voiture de société et paie tous les autres coûts énergétiques du véhicule, l'avantage automobile est considéré comme un avantage limité.

Mesures incitatives locales

- > 50 % de remise sur les frais de stationnement à Helsinki (administrés par la ville) pour les véhicules à faibles émissions de CO₂.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Allocation aux associations de logement pour la construction d'infrastructures de recharge pour voitures électriques.



France

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Système de bonus pour les achats sur le long terme ou le financement de LLD (> 2 ans) pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Pour véhicules avec émissions de CO₂ comprises entre 0 et 20 g.
- > Cette prime à l'achat pour les véhicules électriques est de 5 000 € pour les voitures de moins de 45 000 €, 3 000 € pour les voitures entre 45 000 et 60 000 €, et il n'y a pas de prime pour les véhicules de plus de 60 000 €. Certains véhicules hybrides rechargeables peuvent bénéficier d'une prime de 2 000 € à l'achat d'un véhicule neuf aux conditions suivantes : CO₂ < 50 g, autonomie électrique de 50 km minimum et prix d'achat < 50 000 €. Ces montants diminueront progressivement de 1 000 € par an. (Les montants ont été réévalués à la hausse pendant la pandémie de COVID-19 (en mai))* . Pour les particuliers, le montant augmente de 1 000 €, sauf pour les véhicules électriques hybrides rechargeables.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Les véhicules 100 % électriques et les véhicules hybrides rechargeables sont partiellement ou entièrement exonérés de taxe d'immatriculation.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Le plafond d'amortissement comptable est augmenté à 30 000 € pour les véhicules électriques contre 18 300 € pour les véhicules thermiques (et à 20 300 € pour les véhicules hybrides rechargeables contre 18 300 €).

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > La taxe CO₂ s'applique uniquement aux voitures particulières. Basée sur la taxe CO₂, elle tient compte de deux éléments. Le premier est basé sur les émissions de CO₂, et le second est basé sur l'impact environnemental (type de carburant, émissions de NO_x), les véhicules électriques et les véhicules hybrides sont exonérés de cette taxe.

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

- > Avantage en nature, depuis novembre 2019, les frais d'électricité payés par l'employeur ne sont plus comptabilisés dans le calcul de l'avantage en nature.
- > Une réduction de 50 % doit être appliquée sur l'ensemble de l'avantage en nature. Le montant de cette allocation est plafonné à 1 800 € par an.
- > Le calcul de l'avantage en nature est basé sur le prix d'achat de la voiture => 9 % par an.

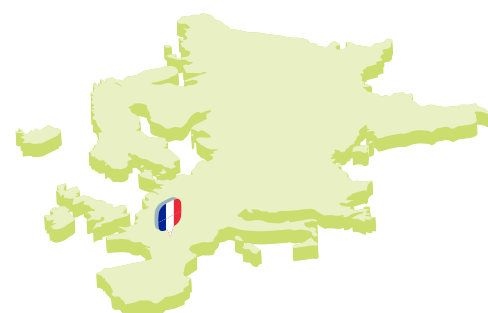
Mesures incitatives locales

- > Certaines régions offrent des primes supplémentaires aux PME et aux particuliers.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > La prime ADVENIR couvre jusqu'à 40 %* des frais de fourniture et d'installation de point de recharge pour les entreprises et entités publiques, et 50 % pour les collectifs résidentiels.

* Le montant maximum de l'allocation a été défini à 960 € par point de recharge. Pour les installations privées, le crédit d'impôt de 30 % sur l'installation d'infrastructures de recharge est soumis à de nouvelles spécifications : les primes diminueront progressivement selon un nouvel échéancier.





Allemagne

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Pour les voitures 100 % électriques dont le prix catalogue est inférieur à 40 000 €, augmentation de la prime jusqu'à 6 000 €, et 4 500 € pour les véhicules hybrides. Pour les voitures 100 % électriques dont le prix catalogue est compris entre 40 000 € et 65 000 €, diminution de la prime jusqu'à 5 000 €, et 3 750 € pour les véhicules hybrides. (Le prix catalogue s'applique au modèle de base). Cette incitation est valable pour 400 000 voitures maximum. Le gouvernement fédéral promet un total de 650 000 à 700 000 voitures. L'incitation a été prolongée et doit prendre fin en 2025.
- > Dans les Länder et dans les villes et régions polluées par les émissions, des primes supplémentaires sont possibles et peuvent être cumulées avec les aides de l'état.
- > En 2021, une incitation supplémentaire est prévue pour les véhicules utilitaires légers électriques.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Exonération de la taxe sur les véhicules motorisés les 10 premières années.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > L'avantage en nature est prolongé jusqu'en 2030.
- > Pour les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables acquis entre janvier 2020 et décembre 2030, l'avantage financier devrait être diminué à 50 % du prix catalogue brut.
- > Pour les voitures électriques à batterie avec un tarif inférieur à 40 000 €, une réduction supplémentaire à 25 % du tarif brut est prévue.
- > Des restrictions sont applicables aux véhicules hybrides rechargeables : le véhicule doit avoir une autonomie de 40 km ou les émissions de CO₂ doivent être inférieures à 50 g/km. À partir de 2022 et jusqu'en 2024, le véhicule doit avoir une autonomie de 60 km, et à partir de 2025, l'autonomie du véhicule électrique hybride rechargeable doit être de 80 km.

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

- > Dans les Länder et dans les villes et régions polluées par les émissions, des primes supplémentaires sont possibles, mais elles ne peuvent pas être cumulées avec les aides de l'État.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Le gouvernement fédéral consacre 300 millions d'euros au développement des infrastructures de recharge : 200 € sont mis à disposition pour les infrastructures de recharge rapide publiques, et 100 € pour la recharge publique normale.





Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > L'aide « I Move Electric » est destinée à subventionner 15 % du prix catalogue avant taxe (jusqu'à 50 000 €) d'un véhicule électrique pour particulier ou d'un véhicule utilitaire léger à hauteur de 5 500 €, et à hauteur de 4 500 € pour les véhicules hybrides rechargeables (+1 000 € de prestation de retrait pour les particuliers).

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Pour véhicules électriques hybrides rechargeables et véhicules électriques à batterie.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Pas d'imposition sur les avantages en nature pour les véhicules avec émissions ≤ 50 g/km avec un prix catalogue avant taxe de 40 000 € maximum (véhicules électriques hybrides rechargeables, véhicules électriques hybrides légers, véhicules électriques à batterie). Mesures incitatives supplémentaires pour l'installation d'infrastructures de recharge (500 €). Avantage fiscal en amortissement de bien et mesures incitatives supplémentaires pour l'installation d'infrastructures de recharge (500 €). Les frais de recharge doivent être exclus du revenu imposable. +50 % de réduction d'impôts sur les frais de LLD des véhicules électriques à batterie, et +30 % de réduction d'impôts sur les frais de LLD des véhicules hybrides rechargeables et véhicules hybrides.

Avantages fiscaux sur la TVA

- > Les frais de recharge sont exclus du revenu imposable.

Autres avantages financiers

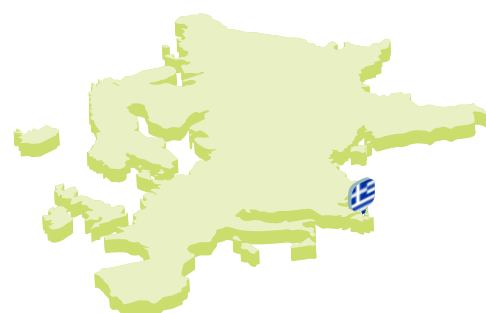
- > Les véhicules électriques et véhicules hybrides sont exonérés de taxe de luxe et de taxe sur la vie luxueuse.

Mesures incitatives locales

- > Déplacements gratuits dans le centre d'Athènes et pass gratuit pour accéder aux couloirs de bus prioritaires pour les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables avec émissions de CO₂ inférieures à 50 g/km. Avantages pour véhicules électriques à batterie : Stationnement gratuit sur des emplacements réservés. Pas de frais de stationnement et accès gratuit au centre-ville.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Avantage fiscal en amortissement d'actif et mesures incitatives pour l'installation d'infrastructures de recharge (500 €). Mesures incitatives supplémentaires pour les entreprises au titre de l'installation d'infrastructures de recharge.





Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Aides de l'état de 1,5 million de HUF net (21 %) (4 097 EUR).

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Pas de taxe d'immatriculation.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Pas de taxe sur les véhicules.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Pas de taxe sur les voitures de société.

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

- > Stationnement gratuit dans les lieux publics.

Mesures incitatives pour les infrastructures



Irlande

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Prime de 5 000 € pour les acheteurs particuliers. Il n'y a plus de prime SEAI supplémentaire pour les acheteurs professionnels.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Le gouvernement poursuit la politique de réduction de 5 000 € sur la VRT (taxe d'immatriculation des véhicules).

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Taxe sur les véhicules automobiles réduite selon les émissions de CO₂. Pour un conducteur de voiture de société, l'avantage en nature n'est pas comptabilisé jusqu'à la fin 2022.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Aucun pour les voitures en location longue durée. Pour les voitures achetées par l'entreprise, il existe des allocations de capital accélérées.

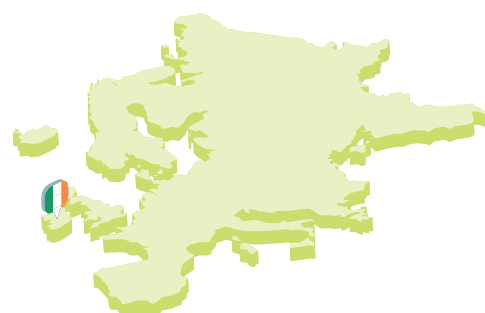
Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Fin de la recharge publique gratuite.



 **Italie**

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > L'ECOBONUS est un mécanisme de roulement. Lorsque l'enveloppe est épuisée (budget fixe alloué par le gouvernement), une option permet de décider d'une prolongation éventuelle du programme, mais rien n'est garanti. Néanmoins, les valeurs pour 2020 sont :
 - CO₂ ≤ 20 g/km : 6 000 € avec mise à la casse, 4 000 € sans mise à la casse.
 - CO₂ > 20 g/km et ≤ 60 g/km : 2 500 € avec mise à la casse, 1 500 € sans mise à la casse.ECOBONUS a été réévalué deux fois au cours de l'année passée.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Les véhicules électriques sont exonérés de la taxe de circulation annuelle (taxe de détention) pour une période de cinq ans à compter de leur première immatriculation. Après cette période de cinq ans, ils bénéficient d'une réduction de 75 % du taux d'imposition appliqué aux véhicules essence équivalents dans plusieurs régions.

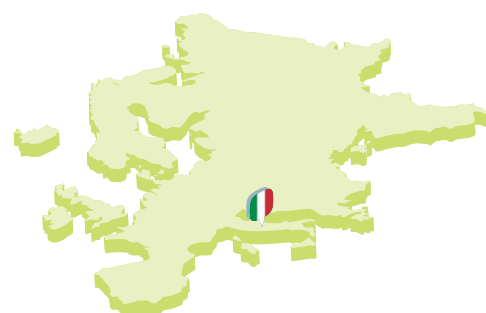
Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures



 **Luxembourg**

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Aides gouvernementales de 8 000 € pour les véhicules 100 % électriques, et 2 500 € pour les véhicules hybrides rechargeables (<50 g) : prime incluse dans le devis. Le véhicule doit faire l'objet d'un contrat de location longue durée de 12 mois minimum. Selon les informations disponibles actuellement, la prime est applicable uniquement si le véhicule est immatriculé avant le 31 mars 2021, et au plus tard le 31 décembre 2021. Mais il y a une forte probabilité que cette prime soit prolongée jusqu'à la fin de l'année (nous attendons l'annonce officielle de prolongation de ce règlement).

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Réduction de la taxe routière (basée sur les émissions de CO₂).

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

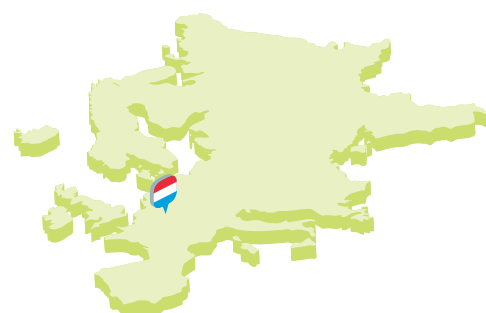
- > La réduction de l'avantage en nature pour le conducteur est imposée selon les émissions de CO₂ : avec un véhicule électrique, le conducteur bénéficie d'un avantage en nature calculé à un taux de 0,5 % de la valeur du nouveau véhicule (au lieu de 1,5 % pour les véhicules tout type de moteur et tout type d'émissions de CO₂ auparavant). Concernant les véhicules hybrides rechargeables, le calcul est plus avantageux pour les véhicules équipés d'un moteur essence dont les émissions de CO₂ ne dépassent pas 50 g/km (d'où l'attractivité des versions rechargeables). Dans ce cas, le taux appliqué pour le calcul de l'avantage en nature est réduit à 0,8 % de la valeur d'un nouveau véhicule.

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures





Pays-Bas

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Une aide est disponible pour les particuliers. 2 000 € pour un véhicule 100 % électrique d'occasion et 4 000 € pour un véhicule 100 % électrique neuf. Cette aide peut être attribuée pour l'achat privé d'un véhicule en LLD. Cette aide a été introduite en 2020.
- > Une nouvelle aide de 5 000 € est proposée pour les véhicules utilitaires légers zéro émission. Cette mesure incitative devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2021.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > La taxe d'immatriculation est calculée en fonction des émissions de CO₂. Les véhicules zéro émission sont exonérés de taxes d'immatriculation. En raison des faibles émissions de CO₂ selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour véhicules hybrides rechargeables (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure, WLTP), la taxe d'immatriculation est peu élevée.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Taxe routière : les véhicules zéro émission sont exonérés de taxes routières. 50 % de remise sur la taxe routière pour les véhicules utilitaires légers.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Investissements déductibles d'impôts : les Pays-Bas disposent d'un système de facilitation d'investissements dans les technologies propres qui permet d'obtenir une réduction d'impôts supplémentaire sur les revenus commerciaux des entreprises. La liste des investissements déductibles d'impôts en 2021 n'est pas encore disponible, mais les véhicules électriques étaient inclus dans la liste 2020.

Avantages fiscaux sur la TVA

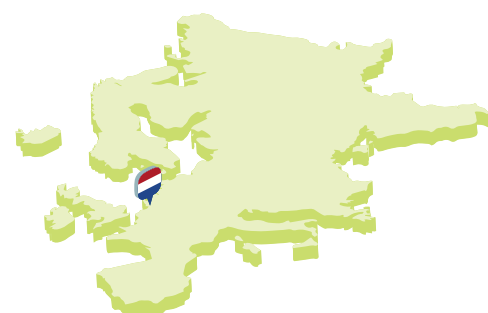
Autres avantages financiers

- > Une imposition sur les avantages en nature est appliquée en cas d'utilisation à caractère privé de la voiture de société. Cet avantage est évalué à 22 % de la valeur catalogue du véhicule.
- > Pour les véhicules 100 % électriques zéro émission immatriculés pour la première fois en 2021, ce pourcentage est réduit à 12 % pour les premiers 40 000 € du prix catalogue.
- > Pour les voitures à hydrogène zéro émission, ce pourcentage de 12 % s'applique sur la valeur totale d'achat.

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Lorsque les résidents d'une municipalité ont besoin d'un point de recharge, celle-ci offre gratuitement un point de recharge public (sous certaines conditions).
- > Il existe plusieurs initiatives basées sur le Klimaakkoord pour développer les infrastructures de recharge au niveau national, régional et local. L'objectif est 1,8 million de points de recharge en 2030.
- > Inspirées du Klimaakkoord, des mesures ont été prises pour rendre les prix de l'énergie des points de recharge plus transparents et comparables pour les consommateurs/utilisateurs.
- > Des investissements ont été faits dans des solutions à l'hydrogène (par ex. bus et véhicules de collecte de déchets) et les stations hydrogènes.
- > Il est estimé que l'avantage en nature pour un chargeur à domicile ne doit pas être inclus dans l'avantage en nature du véhicule électrique.





Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Pas de frais d'immatriculation pour les véhicules électriques (à l'exception des frais de mise à la casse (2 400 NOK [237 EUR])).

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Taxe routière réduite pour les véhicules électriques à batterie.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Fiscalité réduite pour l'employeur du fait de la baisse de l'imposition sur l'avantage en nature pour le conducteur.

Avantages fiscaux sur la TVA

- > Pas de TVA à l'achat d'un véhicule électrique à batterie.

Autres avantages financiers

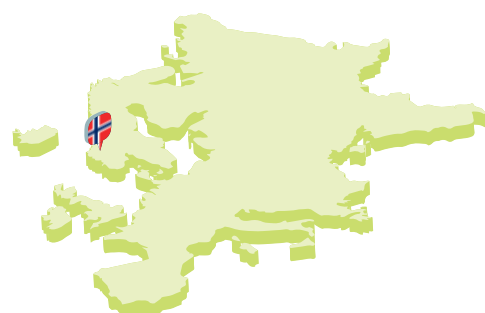
- > Mise en place d'un nouveau programme incitatif pour soutenir l'acquisition de véhicules utilitaires légers électriques. Cette aide est comprise entre 10 000 et 50 000 NOK (992 et 4 961 EUR) selon la puissance du moteur.

Mesures incitatives locales

- > L'exonération de taxe urbaine sera moins disponible dans certaines villes, mais les charges applicables aux véhicules électriques ne dépasseront pas 50 % du montant des charges pour un véhicule thermique.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Il existe plusieurs mesures incitatives locales pour soutenir l'installation de bornes de recharge. Ces aides sont habituellement comprises entre 5 000 et 10 000 NOK (495 et 990 EUR).





Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Les premières propositions de la Fondation nationale pour la protection de l'environnement et la gestion de l'eau sont attendues au cours du 1er trimestre 2021. Nous n'avons pas plus de détail pour l'instant, mais nous pensons qu'il y aura plusieurs mesures incitatives pour les particuliers et les professionnels.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

- > Pas de changement : les véhicules électriques à batterie sont autorisés à circuler dans les couloirs de bus, les véhicules électriques peuvent stationner gratuitement dans les zones de stationnement payantes.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Aucun détail pour l'instant.





Portugal

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Entreprises : aide nationale pour les véhicules électriques à batterie : 2 250 €. Particuliers : Aide nationale pour les véhicules électriques à batterie : 3 000 €.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Cette mesure incitative a été modifiée pour les véhicules électriques à batterie : une réduction de 60 % uniquement pour les véhicules électriques hybrides rechargeables avec émissions de CO₂ inférieures à 50 g de CO₂ par km et une autonomie supérieure à 50 km. Réduction/Exonération d'impôt - taxe basée sur les émissions de CO₂. Les véhicules électriques à batterie sont exonérés. (Imposto Sobre Veículos).

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Exonération de taxe routière pour les véhicules électriques à batterie.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Exonération de la taxation Autonomos pour les véhicules électriques à batterie. Maintien pour les véhicules électriques à batterie : cette mesure incitative a été modifiée, avec une réduction d'impôt de 50 %. Pour les véhicules hybrides rechargeables : uniquement pour les véhicules avec émissions de CO₂ inférieures à 50 g de CO₂ par km et une autonomie supérieure à 50 km.

Avantages fiscaux sur la TVA

- > TVA déductible pour les entreprises (avec coûts d'acquisition : véhicule électrique à batterie +< 62 000 € ; véhicules hybrides rechargeables < 50 000 €).

Autres avantages financiers

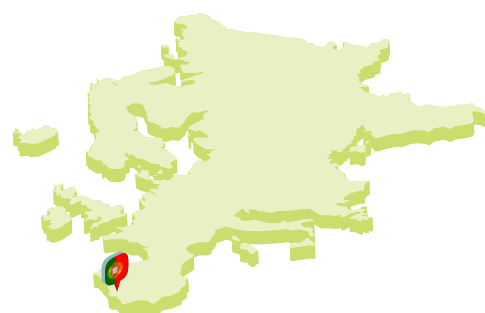
- > Déduction de la TVA sur l'énergie consommée par les véhicules : électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables.

Mesures incitatives locales

- > Stationnement gratuit dans plusieurs villes au Portugal (Lisbonne, Beja, Guimarães, etc.).

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Toutes les infrastructures publiques sont payées.



 **Roumanie**

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > L'aide à l'achat en place reste en vigueur car le taux de conversion de la monnaie locale en euros est légèrement inférieur par rapport aux années précédentes : 9 300 € pour les voitures électriques et 4 100 € pour les voitures hybrides.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Jusqu'à 95 % de remise sur la taxe de détention, en fonction des décisions de chaque ville en matière d'imposition. La taxe dépend de la cylindrée du moteur de la voiture.

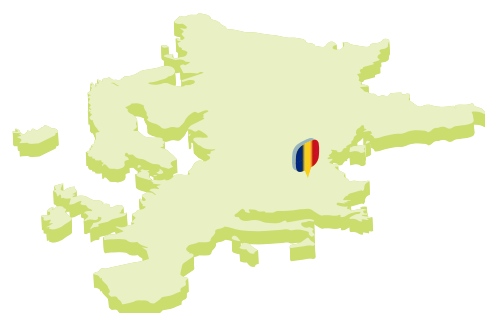
Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures



 **Slovaquie**

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Les aides à l'achat de 5 000 € pour les véhicules hybrides rechargeables et de 8 000 € pour les véhicules électriques à batterie ont pris fin car le budget a été dépensé.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Frais d'immatriculation les moins chers possible (33 €).

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

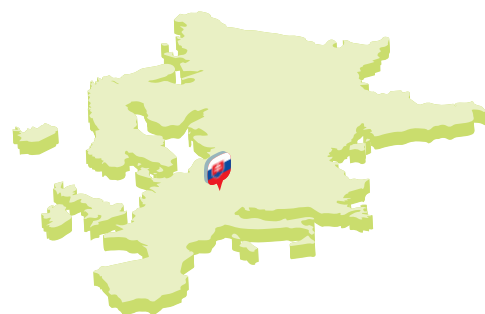
- > Assurance responsabilité civile la moins chère possible (similaire aux véhicules thermiques de 999 cm).

Mesures incitatives locales

- > Les plaques d'immatriculation des véhicules électriques peuvent être vertes : à l'avenir, ces véhicules seront probablement autorisés à circuler dans les couloirs de bus à Bratislava afin d'éviter les embouteillages et de se déplacer plus rapidement. L'accès aux zones à faibles émissions des centres-villes sera également probablement autorisé.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Aides gouvernementales de 2 500 à 18 000 € pour installer un chargeur pour véhicule électrique, ce dernier devant être public et équipé d'un connecteur de Type 2.





Espagne

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Le budget général pour 2021 est toujours en cours de discussion. Le plan de promotion des véhicules électriques en 2020 (Plan Moves II) a été lancé en juin 2020 avec un budget de 100 millions d'euros. Ces fonds sont transférés aux communautés autonomes et visent à encourager l'achat de véhicules alternatifs, l'installation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et le développement de mesures incitatives pour mettre en place des programmes de locations de vélos électriques. Les aides pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers varient de 4 000 € à 6 000 € (plus élevées si l'ancien véhicule est mis à la casse).

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Exonération de la taxe de luxe.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Exonération/réduction de la taxe routière selon les politiques locales, par ex., en vigueur à Madrid, Barcelone, Saragosse et Valence.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

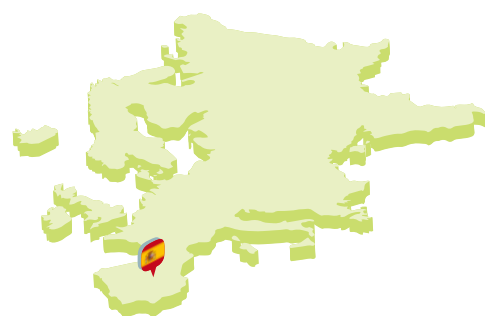
Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

- > Exonération de péage sur les autoroutes régionales pour les véhicules électriques.
- > Stationnement gratuit dans certaines villes.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Les aides pour les infrastructures sont comprises dans le Plan Moves II.





Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Un bonus climatique (Klimatbonus) est disponible et peut atteindre 60 000 SEK (5 918 EUR) pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables. Diminution linéaire de 60 000 à 10 000 SEK (5 918 à 986 EUR) lorsque la valeur de CO₂ augmente de 0 à 70 g.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Taxe routière de 360 SEK (35,50 EUR) pour les véhicules émettant jusqu'à 95 g de CO₂ (WLTP) (les véhicules électriques hybrides diesel paient une petite taxe du fait de leur moteur diesel). Augmentation de la taxe routière pour les véhicules essence et diesel.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > Taxe routière réduite comme mentionné précédemment. Valeur de l'avantage plus faible pour les conducteurs (valeur annuelle de l'avantage VE/VEHR = valeur de l'avantage par rapport à un véhicule thermique équivalent (déduction de 10 000 SEK), ainsi que 360 SEK de taxe routière au lieu de du montant intégral de la taxe routière pour moteurs thermiques (ce qui est le cas pour les moteurs thermiques depuis janvier 2018, mais qui entrera pleinement en vigueur avec la norme WLTP en janvier 2020). Une valeur d'avantage moins élevée génère également une baisse d'imposition pour l'employeur.

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

Mesures incitatives locales

- > Depuis 2020, les municipalités peuvent empêcher les véhicules à fortes émissions d'accéder à certaines zones. Pour l'instant, seuls les véhicules pre-EU5 sont interdits de circulation dans certaines rues de Stockholm.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Aides pour les installations en entreprise : 50 % jusqu'à 15 000 SEK (1 479 EUR) par point de recharge. Aides pour les installations à domicile : 50 % jusqu'à 10 000 SEK (986 EUR). Aide pour les chargeurs publics pouvant atteindre 50 %.





Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > Certains cantons offrent jusqu'à 3 000 CHF (2 704 EUR) par voiture à l'achat d'un véhicule hybride rechargeable/véhicule électrique.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Pas de taxe routière dans la plupart des cantons pendant les 3 premières années.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

Avantages fiscaux sur la TVA

Autres avantages financiers

- > Pas de taxe d'importation pour les véhicules électriques à batterie.

Mesures incitatives locales

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Certains fournisseurs d'énergie offrent des aides pour l'installation de chargeurs.





Royaume-Uni

Incitations gouvernementales

Aides à l'achat

- > L'aide maximum pour les voitures a été réduite au montant de 3 000 £ (3 493 EUR) depuis le 12 mars 2020. Les voitures d'une valeur supérieure à 50 000 £ (58 218 EUR) ne sont plus éligibles à cette aide.
- > L'aide pouvant s'élever à 8 000 £ (9 315 EUR) pour les fourgonnettes reste inchangée.
- > Ce programme sera financé jusqu'en 2022/23.

Avantages fiscaux sur la taxe d'immatriculation

- > Les véhicules zéro émission restent exonérés de taxes d'immatriculation.

Avantages fiscaux sur la taxe de détention

- > Les véhicules zéro émission restent exonérés de taxes de détention. La taxe sur les véhicules de grande valeur a également été supprimée, donc tous les véhicules électriques en sont désormais exonérés.

Avantages fiscaux sur la taxation des sociétés

- > La taxe sur l'avantage en nature est actuellement de 0 %, elle sera augmentée de 1 % en 2021/22 et de 2 % à partir de 2022/23 jusqu'en 2024/25 au moins.

Avantages fiscaux sur la TVA

- > L'électricité domestique est soumise à un taux de TVA réduit, 5 % seulement au lieu de 20 % ailleurs.

Autres avantages financiers

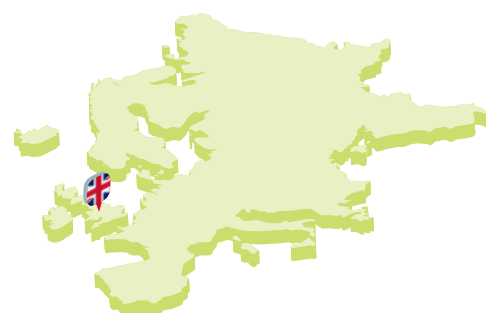
- > Les véhicules à très faibles émissions (jusqu'à 75 g de CO₂ par km) ne sont pas visés par les règlements sur les accords de rémunération facultative. Cela signifie que les conducteurs de voiture de société concernés par un accord de réduction salariale peuvent contribuer au coût du véhicule avec leur salaire brut avant imposition, et ceux concernés par un accord de réduction de salaire et de cotisations sociales peuvent contribuer au coût du véhicule avec leur salaire brut, avant imposition et cotisations sociales.

Mesures incitatives locales

- > Actuellement, les véhicules électriques et les véhicules hybrides électriques ont droit à une « remise véhicule propre » de 100 % dans la Congestion Charge Zone, la zone à péage de Londres. À partir du 25 octobre 2021, la remise ne sera offerte qu'aux véhicules zéro émission. Ce programme se poursuivra jusqu'au 25 décembre 2025.
- > Une nouvelle plaque d'immatriculation verte est disponible, afin que les autorités locales puissent facilement mettre en place des mesures incitatives comme des frais de stationnement réduits ou la circulation dans les couloirs de bus.

Mesures incitatives pour les infrastructures

- > Le programme de recharge de véhicule à domicile (Electric vehicle homecharge scheme, EVHS), et le programme de recharge sur le lieu de travail (Workplace charging scheme, WCS) offrent toujours des primes pour l'installation de bornes de recharge. Cette prime est passée de 500 £ à 350 £ (582 EUR à 407 EUR) depuis le 1er avril 2020.
- > Le programme ORCS, permettant aux conseils municipaux d'obtenir une subvention pour l'installation de bornes de recharge dans des zones de stationnement dans la rue, continue, mais la subvention est réduite de 7 500 £ à 6 500 £ (8 730 EUR à 7 566 EUR) depuis le 1er avril 2020.





Interlocuteur média



Hayden Lutek
Responsable des
relations avec les médias
et des affaires publiques

+31621370324
media@leaseplancorp.com