



Ambassade de France aux Pays-Bas
Service économique régional de La Haye

La Haye, le 22 Mars 2021
Affaire suivie par :
S. Ouahsine, B. Sénéchal

Véhicules électriques aux Pays-Bas : une fiscalité allégée pour des batteries chargées ?

L'accord national sur le climat de 2019, par lequel le gouvernement néerlandais prévoit de réduire ses émissions de CO₂ de 49% d'ici 2030, favorise le développement de la mobilité propre pour atteindre **100% de véhicules zéro émissions immatriculés en 2030**. Les chiffres relatifs au parc automobile montrent que les dispositifs incitatifs en place aux Pays-Bas sont efficaces, en faisant un champion des véhicules électriques et hybrides (25% des ventes et 4^{ème} rang mondial en 2020). Ces instruments sont toutefois conçus pour être transitoires et s'achèveront en 2025. Plusieurs signes montrent que l'amorçage visé du marché de l'électromobilité est réussi. L'un des enjeux de la prochaine coalition sera d'accompagner la transition vers une mobilité individuelle décarbonée par une politique pérenne et budgétairement soutenable.

Les mesures incitatives gouvernementales ont boosté le marché de l'électrique

[L'accord national sur le climat de 2019 \(Klimaatakkoord\) prévoit des objectifs ambitieux dans le domaine de la mobilité](#). La promotion des véhicules électriques est menée par la Formula E-Team¹, un partenariat public-privé entre le milieu des affaires, les institutions du savoir et l'administration. Le principal objectif est que toutes les nouvelles immatriculations concernent des véhicules zéro-émission d'ici 2030. Pour l'atteindre, le gouvernement a prévu une stimulation du marché des véhicules électriques avec une attention particulière pour le marché de l'occasion, par le biais de subventions et d'une révision de la politique fiscale post-2025. Une feuille de route relative aux bornes de recharge, annexe du *Klimaatakkoord* publiée en 2019, est en cours de déploiement.

[Une panoplie de mesures nationales incitatives rend la mobilité électrique abordable](#). Les Pays-Bas se sont attelés à développer des exonérations fiscales et financières pour les particuliers et les entrepreneurs :

- les particuliers qui adoptent l'électrique sont exemptés de la taxe d'achat BPM, graduelle en fonction des émissions de CO₂ d'un véhicule. En outre, ils ne sont pas soumis au MRB, taxe trimestrielle composée d'un pied fixe et d'une part additionnelle fixée par chaque province pour financer l'entretien du réseau routier (*cf. annexe 1*)².

¹ 3TU, ANWB, AutomotiveNL, BOVAG, ElaadNL, Energie-Nederland, Interprovinciaal Overleg, Ministerie INW, National Knowledge Institute Charging Infrastructure, Dutch Association for Sustainable Energy, RAI Association, Vereniging DOET, ElektrischeRijders, Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen, Vereniging Nederlandse Gemeenten

² À titre d'exemple, le propriétaire d'une Renault Clio 1.0 TCE 100 ch essence doit s'acquitter de 1 296 € à l'achat (BPM) et se voit facturer 165 € par trimestre au titre de la MRB en province de Hollande.

- Les campagnes de subvention à l'achat de véhicules électriques ont un grand succès chaque année. La dernière s'est ouverte en juillet 2020, offrant 4 000 € pour un véhicule électrique neuf et 2 000 € pour un véhicule d'occasion (cf. annexe 2). En 2021, la subvention pour un véhicule électrique diminue à 3700€ et la dotation totale, plus élevée qu'en 2020, est de 14 400 000 € pour les véhicules neufs et 13 500 000 € pour les véhicules d'occasion. Tirant les enseignements des campagnes passées, cette subvention ne concerne pas les véhicules hybrides rechargeables, jugés trop polluants. Seuls les modèles dont le prix est compris entre 12 000 et 45 000 € sont désormais éligibles.
- Au titre du crédit d'impôt pour les investissements écologiques (MIA), 13,5 % du prix d'achat d'une voiture électrique (plafonné à 40.000 euros) peuvent être déduits du bénéfice réalisé par les entreprises en 2020. En sus, un crédit d'impôt similaire (VAMIL) offre la possibilité de déduire une dépréciation pouvant aller jusqu'à 75% de la valeur du bien la première année, reportable à la discrétion de l'entreprise, ce qui confère principalement un avantage de liquidité.
- Une prime sur le « *bijtelling* », permet aux entrepreneurs et employés qui disposent d'une voiture de société, dont ils ont un usage privé, d'ajouter seulement 12% de la valeur du véhicule (jusqu'à 40 000 €) à leur revenu imposable au lieu de 22% pour les véhicules à carburant fossile. Ce taux était en 2020 de 8% et en 2019 de seulement 4% avec un plafond en valeur alors inexistant, ce qui avait créé un engouement pour les Tesla (Près d'1/3 du parc automobile électrique en 2020).
- Les opérateurs de bornes de recharge bénéficient pour leur part d'un rabais de 5 cts/kWh sur les 10 000 premiers kWh d'électricité fournis, qui les exhorte à développer davantage leur réseau.

[La transformation du paysage automobile aux Pays-Bas démontre l'efficacité de ces mesures.](#)

Selon l'ANWB, principale organisation néerlandaise automobile, le total de voitures électriques sur les routes néerlandaises a atteint 182 000 unités en 2021, soit le double de 2019. En incluant les hybrides rechargeables, le parc électrique représente 3,2% du parc automobile. Sa croissance est aussi portée par l'émergence de flottes de véhicules partagés électriques et hybrides (5 274 véhicules fin 2020) et le leasing. La multiplication des modèles électriques (47 en 2021 aux Pays-Bas), la baisse du prix de vente et du coût d'utilisation sont les signes d'un mûrissement du marché. Pour les véhicules d'occasion, le nombre de transactions reste confidentiel (14 000 unités en 2020, 1% du total de voitures achetées dans le commerce) mais a doublé entre 2019 et 2020. Pendant ce temps, l'infrastructure des bornes de recharge grandit à vue d'œil : les Pays-Bas figurent au 1^{er} rang mondial pour le ratio bornes de recharge par habitant, avec près de 71 000 bornes publiques en Février 2021 (+40% par rapport à décembre 2020, cf. annexe 3) qui s'ajoutent à celles installées dans le cadre privé par les particuliers.

Les mesures incitatives, dégressives, disparaîtront lorsque le marché sera mature

[Les mécanismes incitatifs diminuent d'année en année avec un effet possible sur la viabilité du](#)

[marché des véhicules électriques.](#) Le dispositif de subvention à l'achat ou au leasing de véhicules électriques a été conçu pour anticiper un amenuisement de l'écart de prix entre véhicules électriques et à carburant fossile et voit son montant diminuer chaque année, passant de 4000€ en 2020 à 2 550€ en 2025 pour un véhicule neuf. Les mécanismes incitatifs ont un impact significatif sur la propension à l'achat, en témoignent le succès des campagnes de subvention à la durée souvent écourtée du fait de l'épuisement de l'enveloppe allouée et la ruée sur les véhicules électriques en décembre 2020 (69% des voitures immatriculées ce mois-ci) à la veille du passage du *bijtelling* de 8% à 12%. Si le nombre total d'immatriculations de véhicules particuliers a baissé de 20% en 2020 par rapport à 2019, celui de voitures électriques a crû de 19% (à quelque 73 000 unités). À terme, d'autres avantages seront revus à la baisse

ou supprimés : en particulier, la fin de l'exonération au BPM en 2025 pourrait influencer sur la mise en circulation de nouveaux véhicules électriques.

[Le gouvernement cherche à trouver un équilibre entre incitations fiscales et entrées budgétaires.](#) À partir de 2024, un suivi fondé sur un ensemble d'indicateurs de performances sera mené pour orienter les choix menant à l'objectif du gouvernement de 100% de ventes de véhicules sans émissions en 2030. Outre les incitations fiscales et subventions, l'accord sur le climat prévoit qu'une attention soit accordée au marché de l'occasion, en particulier une restriction des exportations de véhicules électriques et l'information des consommateurs sur la durée de vie et sur la capacité de recharge d'une voiture électrique.

L'électromobilité figurera parmi les sujets clés du prochain accord de coalition

[La mobilité durable s'est invitée dans le débat des élections législatives.](#) L'ensemble des partis se réfère aux accords de Paris qui exigent une transition vers un transport routier à zéro émission. Outre le financement de transports publics et l'incitation à se tourner vers des mobilités douces, la plupart des partis insistent sur la nécessité de stimuler la vente de véhicules non polluants. La diminution de gaz à effets de serre prévue par 6 partis a été mesurée par le PBL (Bureau de Planification Gouvernemental) ; entre 3 et 12 MT de CO₂ seraient économisés grâce à une transformation de la mobilité domestique. Les partis GroenLinks et D66 plaident pour une étendue du régime de subventions. L'esprit du temps politique est axé sur l'écologie, courant dominant favorable au déploiement de l'électromobilité.

[Une réflexion sur un nouveau système de financement est susceptible de bouleverser la fiscalité automobile.](#) Aussi, la nouvelle coalition s'attaquera sans doute au *rekening rijden* prévu pour 2025 par l'accord sur le climat, soit une tarification kilométrique qui remplacerait le MRB trimestriel (dont sont encore exonérés les véhicules propres). Son impact incitatif dépendra du choix ou non d'y soumettre l'ensemble du parc ou les seuls véhicules zéro-émission, et de son montant.

Annexe 1 – Tarifs BPM (belasting van personenauto's en motorrijwielen) en 2021

(source ANWB)

2.	Voiture conventionnelle		
	Pied fixe	372 €	
	Disques tarifaires	Limites de CO2 [g/km] de - à	taux par gramme de CO2
	Disque 1	1 - 86	1 €
	Disque 2	87 - 111	60 €
	Disque 3	112 - 155	132 €
	Disque 4	156 - 172	216 €
	Disque 5	172	432 €
	Avec moteur diesel	à partir de g/km de CO2	taux par gramme de CO2
	Supplément diesel	77	83,59 €

Annexe 2 – Fiscalité pour les véhicules électriques (source : Klimaatakkoord, C2 Mobiliteit)

Fiscalité véhicules électriques	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027-2030*
BPM - "pied fixe" électrique	0	0	0	0	0	360	360	360
MRB	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%
Valeur imposition sur le revenu	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%
Plafond de prix pour les véhicules éligibles	45 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	n.a.	n.a.
Montant de la subvention achat/location VE neuf	4 000	3 700	3 350	2 950	2 550	n.a.	n.a.	n.a.
Montant de la subvention achat/location VE occasion	2 000	2 000	2 000	2 000	0	n.a.	n.a.	n.a.

Annexe 3 – Nombre de points de charge aux Pays-Bas (source RVO)

Aantallen laadpunten

