

# Multiplier les frais d'enregistrement pour les véhicules électriques

Pour avoir le droit de circuler, les véhicules doivent être enregistrés. Pour cela, leurs propriétaires doivent s'acquitter d'une taxe, ce qui donne lieu à l'émission d'un numéro et d'un certificat d'immatriculation permettant aux autorités de faire le lien entre un véhicule et son propriétaire. Sauf exceptions, ces frais d'enregistrement s'appliquent à l'ensemble des véhicules, quel que soit leur usage (véhicule individuel, transports collectifs, camions, véhicules agricoles...). Ce type de taxe est à distinguer d'un droit de circulation, comme par exemple les vignettes, dont les usagers doivent s'acquitter pour pouvoir accéder au réseau routier d'une zone géographique prédéfinie.

La taxe sur l'enregistrement d'un véhicule permet de dégager une ressource financière tout en influant sur le type et le nombre de véhicules en circulation. Selon les cas, les frais d'enregistrement peuvent être demandés à la mise en circulation ou doivent être renouvelés après une période variable d'un État à l'autre.

## → PALLIER L'INCOHÉRENCE FISCALE DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Aux États-Unis, pour pallier le fait que les véhicules électriques ne paient pas de taxe sur les carburants, engendrant une diminution tendancielle des revenus de la *fuel tax*<sup>162</sup>, certains États<sup>163</sup> ont exigé que les propriétaires de véhicules électriques s'acquittent annuellement de frais d'enregistrement supplémentaires (*EV fees*)<sup>164</sup>, qui s'ajoutent aux frais initiaux de mise en circulation du véhicule.

En Californie, le *State Bill-1 Transportation Funding* approuvé en 2017 dispose, entre autres, que les propriétaires de véhicules « zéro-émission » produits à partir de 2020 doivent s'acquitter annuellement de ces frais d'enregistrement supplémentaires<sup>165</sup>. Cette taxe sera indexée sur l'inflation. Cette décision a pour objectif de dégager une ressource supplémentaire de 200 millions de dollars sur la prochaine décennie. Le produit de cette taxe sera affecté au financement du programme de réhabilitation des axes routiers de l'État.

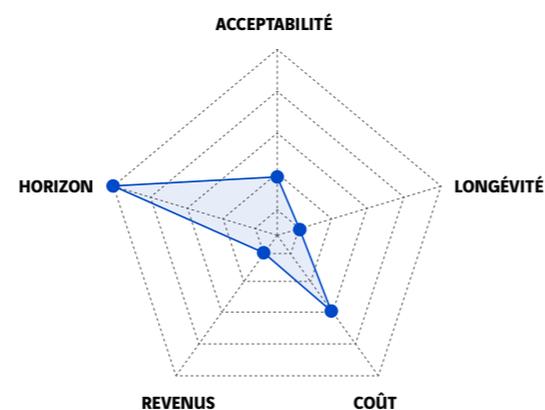
## → UNE RESSOURCE AVEUGLE À L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES

Plusieurs critiques sont toutefois formulées à l'encontre de ce mécanisme. Tout d'abord, bien qu'ils puissent être ajustés selon le type de véhicule, sa puissance, son poids ou son âge, les frais d'enregistrement sont indépendants de l'utilisation faite du véhicule<sup>166</sup>. Autrement dit, qu'un véhicule soit utilisé quotidiennement ou seulement quelques fois par an, le montant perçu par l'administration fiscale sera le même.

Enfin, parce que le nombre de véhicules électriques en circulation demeure faible aux États-Unis, le produit de cette taxe ne parviendra pas à combler le manque à gagner lié au fait que ces véhicules ne paient pas de taxe sur les carburants. Pour en augmenter le produit, il convient d'agir sur deux leviers: augmenter le nombre de véhicules en circulation ou bien augmenter le montant de la taxe. Cependant, cette dernière solution aura sur la première des effets contre-productifs: faire payer des frais d'enregistrement supplémentaires sur les véhicules électriques sur une base annuelle emporte des conséquences directes sur le coût du véhicule électrique et ainsi sur le nombre de ventes dans le cas où ces frais représenteraient un montant trop important<sup>167</sup>.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.



## 🏠 | Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

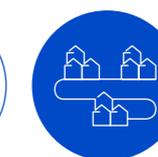


USAGER

## 📍 | À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE