

EDITO

Pour la deuxième fois consécutive, le "Budget de l'automobiliste" des Automobile-Clubs reprend la formule inaugurée l'an dernier. Afin de mieux représenter l'éventail des français, ce sont désormais quatre "budgets-type" qui font l'objet d'une analyse qui distingue :

- Une voiture à Essence de modèle le plus vendu en France : une Renault Clio 1,2 I Authentique,
- Une voiture Diesel de modèle le plus vendu : une Peugeot 307 2,0 I HDI XR Présence,
- Une voiture Diesel de forte cylindrée : une Peugeot 607 2,2 I HDI 8 CV,
- Une voiture Essence de faible cylindrée, achetée d'occasion : une Renault Clio 1,2 I RTE.

A l'exception de la dernière, toutes ces voitures sont supposées être achetées neuves et revendues au bout de 4 ans.

La variété des références choisies permet de bien cerner la diversité des situations, même si, par tradition, l'attention se focalisera sur les deux premiers véhicules.

Traditionnellement, le véhicule Essence servait de référence. C'est encore lui qui sera cité en tête de cette brochure, même s'il est vrai que la majorité des ventes de voitures neuves concerne aujourd'hui des automobiles Diesel (63 % en 2002).

C'est une très légère diminution de ses dépenses qui a été constatée en 2002 pour l'automobiliste concerné. Il a consacré à sa voiture 4 577 euros en 2001 contre 4 524 en 2002. Puisque l'inflation a connu une hausse de 2,3 % au cours de la même année, le résultat équivaut en valeur réelle à une baisse de 3,5 %. Même modeste, le bilan 2002 a donc été plutôt encourageant.

EDITO suite

Il s'explique essentiellement par la modération de l'évolution du prix d'achat du véhicule et par l'amélioration de sa valeur de revente. Mais il faut aussi souligner que le carburant à la pompe a lui aussi très légèrement baissé en moyenne annuelle et il faut s'en féliciter. Certes, la baisse aurait été nettement plus sensible si les taxes avaient connu une évolution parallèle à celle du produit Hors Taxes, qui a régressé beaucoup plus nettement.

Mais au total, il faut se réjouir de ce que le poste "automobile" ait très légèrement régressé au sein du Budget familial, pour ce premier automobiliste de référence.

Pour sa part, le Budget de l'automobiliste "Diesel" est resté rigoureusement stable en euros courants.

L'année 2002 a été marquée par un niveau élevé de l'indice de confiance des ménages, et il n'est pas exclu que l'on puisse voir là une relation de cause à effet.

En revanche, l'année 2003 se présente sous des auspices beaucoup moins favorables. En même temps que s'accroissent les risques de tension sur les prix de pétrole brut du fait des événements d'Irak, on voit le niveau de confiance des ménages plonger. En parlant de rétablir, si les circonstances le justifient, une taxation (TIPP) "flottante" pour amortir les fluctuations du prix du pétrole brut, nos dirigeants font preuve de sagesse. Ils semblent avoir compris qu'on ne peut pas jouer avec le prix du carburant, tant les Français y sont sensibles, car l'automobile est devenue un élément central de leur vie.

Enfin, la comparaison des Budgets extrêmes de notre dossier met bien en évidence une remarquable adaptation au contexte financier de chacun. L'utilisateur d'une voiture d'occasion de faible cylindrée a pu limiter en 2002 ses dépenses annuelles à 2 164 euros, alors qu'un "gros rouleur" aura consacré 13 878 euros à son véhicule, soit 6,5 fois plus.

En définitive, dans notre société moderne, il n'est pas faux de dire : "à chaque Français, sa voiture".

Christian GERONDEAU



SYNTHESE

Le Budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule à Essence de référence est resté stable à 4 500 euros, grâce à un poste Achat et Reprise favorable, un Carburant finalement stable et un kilométrage annuel en légère baisse.

Cette stabilité est d'autant plus remarquable que le poids des taxes a légèrement augmenté : le Budget est imposé à 44 % en moyenne et le Super Sans Plomb 95 à 278 %.

Le Budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule " Diesel " connaît la même stabilité à 7 000 euros, en partie du fait des mêmes avantages et des mêmes inconvénients. Le Gas-Oil Hors Taxes a baissé de 10 %, mais l'augmentation des taxes et celle des kilométrages parcourus a effacé ce bénéfice.

En matière de coût kilométrique, notre 307 Diesel ne prend l'avantage sur la Clio Essence qu'à partir de 16 800 km annuels.

Pour sa part, un propriétaire de voiture d'occasion à la recherche d'économies parvient à diviser par deux les dépenses de la même voiture achetée neuve. Mais son Budget est taxé à 66 %.

Enfin un gros rouleur en voiture haut de gamme parvient au même coût kilométrique que nos deux autres voitures neuves (plus petites, moins chères mais voyageant moins). Entre ces deux derniers automobilistes, l'éventail des dépenses s'échelonne de 4 524 à 13 878 euros. Mais il dépense au total beaucoup plus, compte tenu des distances parcourues.

A chaque usage correspond un type de voiture !

Les Budgets des régions françaises gardent un écart de 15 % entre la plus économe (4 147 euros) et la plus dispendieuse (4 754 euros). L'Île-de-France reste la plus coûteuse.

Les automobilistes anglais et allemands roulent plus, dans de plus grosses voitures. Leurs Budgets atteignent 6 300 euros et 6 600 euros, mais ils supportent des TVA moins lourdes.

SOMMAIRE



P 5
LE BUDGET NATIONAL
ESSENCE DE
L'AUTOMOBILISTE
FRANÇAIS



P 15
LE BUDGET ANNUEL
POUR UN
VEHICULE DIESEL



P 21
COMPARAISON DES
BUDGETS DE QUATRE
AUTOMOBILISTES
FRANÇAIS



P 27
LE BUDGET DES
22 REGIONS
FRANÇAISES



P 33
LE BUDGET ESSENCE
DES 3 GRANDS
EUROPÉENS



P 39
ANNEXES

LE BUDGET NATIONAL ESSENCE DE L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS

Malgré une baisse de 1,2%, le Budget de l'automobiliste français roulant à l'Essence demeure au-dessus de 4 500 euros.

Les baisses et les hausses s'équilibrent en un gain de 53 euros.

Le budget national Essence de l'automobiliste français est passé de 4 577 euros en 2001 à 4 524 euros en 2002, soit une baisse de 53 euros (-1,2 %). C'est donc un Budget qui reste pratiquement stable, dans une économie qui a connu une inflation de 2,3 %. Mais, à l'intérieur du Budget, les postes connaissent des variations diverses.

Le poste Achat et Reprise a baissé de plus de 4 %, celui du Carburant de plus de 3 %. L'Entretien est resté stable, et l'Assurance a évolué moins vite que l'inflation. Le coût du Garage de la voiture s'est accru de plus de 3 %, les dépenses de Péage et les Frais financiers s'approchent ou dépassent les 7 % d'augmentation.

ACHAT ET REPRISE	- 75 €	- 4,1 %
CARBURANT	- 29 €	- 3,3 %
ENTRETIEN	+ 2 €	+ 0,3 %
ASSURANCE	+ 7 €	+ 1,5 %
PÉAGE	+ 9 €	+ 6,8 %
GARAGE DU VÉHICULE	+ 15 €	+ 3,5 %
FRAIS FINANCIERS	+ 18 €	+ 7,7 %

Avec de faibles variations, on retrouve une structure du Budget proche de celle de l'année précédente :

- le poste Achat et Reprise avoisine les 40 % (39,1 %),
- sous la barre des 20 %, on trouve les dépenses de Carburant (18,6 %),
- autour de 10 % se regroupent l'Entretien (13,4 %), l'Assurance (10,5 %) et le Garage du véhicule (9,8 %),
- à 5% et au-dessous figurent les Frais financiers (5,5 %) et le Péage (3,1%).

Les frais liés à l'acquisition (Achat - Reprise + les Frais financiers) constituent 53 % du Budget Hors Taxes de l'automobiliste, et dépassent ceux liés à l'usage (47 %). Mais les taxes sur l'usage sont trois fois plus élevées (74,4 %) que celles liées à l'acquisition (25,6 %).

	HORS TAXES	TAXES	T.T.C.
ACQUISITION	53,0 %	25,6 %	44,6 %
USAGE	47,0 %	74,4 %	55,4 %
BUDGET TOTAL	100,0 %	100,0 %	100,0 %

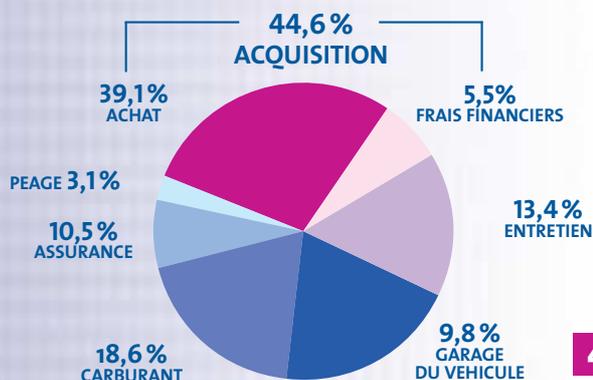
La structure du Budget reste inchangée.

Sur 4 euros de taxes, 3 sont liés à l'usage et 1 à l'acquisition.

LE BUDGET ANNUEL 2002 POUR UN VEHICULE ESSENCE

EN EUROS	HORS TAXES		TAXES		T.T.C.	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
ACHAT ET REPRISE	1 516	1 453	326	314	1 842	1 767
FRAIS FINANCIERS	195	210	38	41	233	251
ASSURANCE	368	374	98	99	466	473
CARBURANT	246	223	625	619	871	842
ENTRETIEN	504	506	99	99	603	605
GARAGE DU VÉHICULE	360	372	70	73	430	445
TOTAL HORS TAXES	3 189	3 138				
PÉAGE			132	141	132	141
TOTAL DES TAXES			1 388	1 386		
TOTAL T.T.C.					4 577	4 524
2002 / 2001		- 1,6%		- 0,1%		- 1,2%

REPARTITION EN POURCENTAGE DU BUDGET ANNUEL T.T.C. DE L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS



4 524 € T.T.C



Le poste Achat et Reprise en baisse.

Dans un marché fortement concurrentiel, la nouvelle Clio, lancée l'année dernière, a limité cette année la hausse de son tarif catalogue à 1,8 %. De plus, l'effet de la nouveauté étant passé, la cote de l'occasion a repris des couleurs : le taux de dépréciation de la Clio de 4 ans est moins élevé que l'année précédente (62 % au lieu de 66 %). Enfin, et c'est une bonne surprise, le prix de la carte grise a légèrement baissé (-1,4 %). Notre poste Achat et Reprise connaît ainsi une baisse de 4,1 %, après deux hausses successives de 5,4 % et 7,7 %. Le Budget économise au final 75 euros.

Après une baisse régulière le crédit connaît l'effet yo-yo.

A l'issue de plusieurs années consécutives de baisse, le crédit automobile se rétablit à son niveau d'il y a deux ans. Il augmente ainsi de 5,8 % par rapport à l'année dernière. Avec un prix catalogue de la Clio en hausse de 1,8 %, les frais financiers engagés cette année par l'automobiliste augmentent finalement de 7,7 %. C'est la plus forte hausse du Budget 2002.

Assurances : le calme après la tempête de 2001.

L'augmentation de l'année dernière, portée par la tempête, avait atteint 3,8 %, soit près de trois fois l'inflation. Cette année, le poste Assurances a retrouvé un calme relatif, parmi des opérateurs aux politiques tarifaires toujours distinctes. La moyenne des primes demandées atteint 473 euros, soit une augmentation de 1,5 %, inférieure à l'inflation.

Les dépenses en Carburant continuent leur baisse en 2002.

Après deux années de fortes hausses (1999 et 2000), le prix du SP95 avait connu son maximum en mai 2001 (1,125 euro le litre), puis amorcé une descente jusqu'en décembre 2001 (0,948 euro). Mais, dès le début de l'année 2002, la hausse a repris lentement, de janvier (0,956 euro) à octobre (1,050 euro), puis a baissé de nouveau en novembre et décembre. La moyenne annuelle s'est établie ainsi à 1,014 euro pour 2002, en baisse cependant de 1,9 % par rapport à 2001 (1,033 euro). Simultanément, le kilométrage annuel moyen de l'automobiliste roulant à l'essence est passé de 11 400 km à 11 220 km, soit une baisse de 1,6 %. En 2002, le poste Carburant a ainsi baissé de 29 euros (-3,3 %), et représente dans le Budget moins de 19 % des dépenses TTC, contre 21 % il y a deux ans.

Les taux de taxation continuent leur hausse.

Il faut rappeler que le prix Hors Taxes du SP95 a baissé de 12,1 % en 2001 et de 8,2 % en 2002. Mais le percepteur n'a pas été oublié pour autant. Taxé à 233 % en 2000, le SP95 l'a été à 254 % en 2001 et à 278 % en 2002. Le Gas-Oil a connu le même sort. Hors Taxes, il a baissé successivement de 9,3 % en 2001, puis de 10,3 % en 2002. Mais il a été taxé à 164 % en 2000, 173 % en 2001 et 195 % en 2002. En trois ans, pour le Gas-Oil comme pour l'essence, le taux d'imposition a augmenté de près d'un cinquième (respectivement + 18,9 % et + 19,3 %), alors que l'inflation ne progressait que de 5,3 % dans la même période.

	1 LITRE DE SANS PLOMB 95			1 LITRE DE GAS-OIL		
	2001	2002	02/01	2001	2002	02/01
HORS TAXES	0,292	0,268	-8,2%	0,292	0,262	-10,3%
TAXES	0,741	0,746	+0,7%	0,504	0,510	-1,2%
TTC	1,034	1,014	-1,9%	0,796	0,772	-3,0%
TAUX D'IMPOSITION	254 %	278 %	-	173 %	195 %	-

EVOLUTION DU PRIX D'ACHAT DE LA RENAULT DE REFERENCE

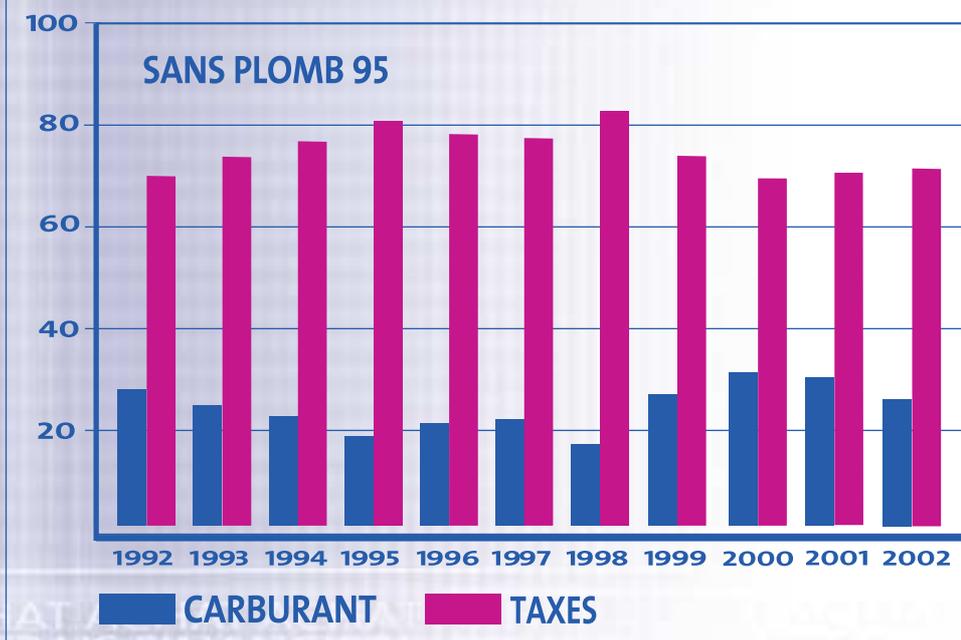
ANNEE	FRANCS									EUROS	
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001	2002
VALEUR HT	59 445*	63 069	65 506	62 852	63 433	60 862	57 960	58 528	60 605	9 239	9 406
VARIATION HT	+2,9%	+6,1%	+3,9%	-4,1%	+0,9%	-4,1%	-4,8%	+1,0%	+3,5%	+3,5%	+1,8%
INFLATION	+2,2%	+1,6%	+2,0%	+1,7%	+1,1%	+0,3%	+1,6%	+1,6%	+1,4%	+1,4%	+2,3%
TAUX DE TVA	18,6%	18,6%	20,6%	20,6%	20,6%	20,6%	20,6%	19,6%	19,6%	19,6%	19,6%
VALEUR TTC	70 500	74 800	79 000	75 800	76 500	73 400	69 900	70 000	72 483	11 050	11 250
VARIATION TTC	+6,0%	+6,1%	+5,6%	-4,1%	+0,9%	-4,1%	-4,8%	+0,1%	+3,5%	+3,5%	+1,8%

* Compte tenu des 2000 F de remise fiscale pot catalytique

EVOLUTION DE LA REPRISE DE LA RENAULT DE REFERENCE (EN FRANCS ET EN EUROS T.T.C)

ANNEE	COTE ARGUS 48 MOIS	DEPRECIATION
1998	26 400 F	47 000 F
1999	28 100 F	41 800 F
2000	25 900 F	44 100 F
2001	24 900 F	47 600 F
2001	3 800 €	7 250 €
2002	4 300 €	6 950 €

REPARTITION DES TAXES ET DU PRODUIT POUR 100 EUROS DE CARBURANT





De moins en moins de produit pour 10 euros à la pompe.

Cet accroissement continu des taux de taxation appauvrit progressivement l'automobiliste.

Pour 10 euros payés à la pompe, l'automobiliste a obtenu :

- en SP95, 3 euros de produit en 2000 - 2,82 euros en 2001 - 2,64 euros en 2002.
 - en Gas-Oil, 3,79 euros de produit en 2000 - 3,67 euros en 2001 - 3,39 euros en 2002.
- Soit, pour l'un comme pour l'autre, 12 % de produit en moins sur ces trois années.

A quand le carburant 100 % pures taxes ?

Entretien : une main d'œuvre toujours en hausse.

Le prix de l'Entretien continue d'être sujet à deux tendances contradictoires :

- une hausse de la main-d'œuvre, entretenue par une technologie automobile de plus en plus complexe (encore plus de 5 % en 2002),
- une baisse du prix des pièces, dont la commercialisation échappe progressivement aux constructeurs.

L'espacement des entretiens allège la note et, en 2002, la baisse des kilomètres parcourus limite la hausse finale du poste Entretien à 0,3 %.

Garage du véhicule : toujours plus vite que l'inflation.

L'indice FNB du coût de la construction nous sert à évaluer l'évolution du coût de l'amortissement ou de la location du garage du véhicule. Il a encore progressé cette année plus vite que l'inflation (+ 3,5 % contre 2,3 %).

Notre poste Garage du véhicule passe de 430 euros à 445 euros.

Péage : l'autoroute de plus en plus utilisée.

L'autoroute permet des déplacements plus sûrs et plus rapides, mais à un coût plus élevé. Le trafic y a augmenté encore de 4,7 % en un an.

Simultanément, le tarif des Péages a progressé en moyenne de 1,7 % en 2002 (moins vite que l'inflation).

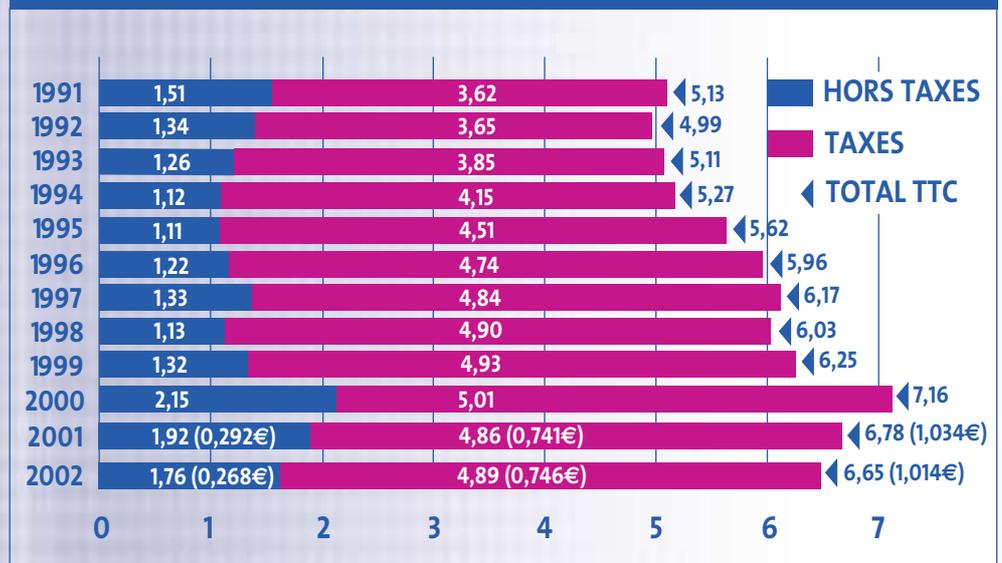
Les dépenses de Péage de l'automobiliste essence passent ainsi de 132 euros à 141 euros (+ 6,8 %).



QU'OBTIENT L'AUTOMOBILISTE QUAND IL PAIE 10 EUROS À LA POMPE ?

	SANS PLOMB 95		GAS-OIL	
	2001	2002	2001	2002
PRODUIT	2,82	2,64	3,67	3,39
TAXES	7,18	7,36	6,33	6,61
TAUX D'IMPOSITION	254 %	278 %	173 %	195 %

EVOLUTION DU PRIX MOYEN DU SANS PLOMB 95 (EN FRANCS)



L' AUTOMOBILISTE FRANÇAIS ET LES TAXES

31 % du Budget consacré aux taxes.

Le poste Achat et Reprise Hors Taxes (1 453 euros, 32 % des dépenses) est le premier poste du Budget.

Puis vient le montant total des taxes acquittées par l'automobiliste (1 386 euros, 31 % des dépenses).

En 2002, à 1% près, l'automobiliste verse presque autant au percepteur qu'au constructeur.

L'ensemble des cinq autres postes Hors Taxes constitue le dernier (gros) tiers du Budget.

Cette année encore, sur trois euros, l'automobiliste en dépense un pour acheter la voiture, un second pour acquitter l'ensemble des taxes, et le dernier pour l'entretien, l'assurance, le garage, le carburant et le crédit.

L'automobiliste "produit" autant de taxes que l'impôt sur le revenu.

Pour 100 euros d'achat Hors Taxes, l'automobiliste acquitte 44,20 euros de taxes (43,50 euros en 2001), alors que la TVA appliquée à la plupart des biens et services se limite à 19,60 euros.

L'ensemble des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule dépasse 51 milliards d'euros (voir annexe 8), soit environ le même montant que le produit de l'impôt sur le revenu perçu en 2001 (53,3 milliards).

Si l'on y ajoutait les taxes payées par l'industrie automobile, ses fournisseurs, ses sous-traitants, les équipementiers, les loueurs, les réseaux de distribution, les réseaux de réparation, etc., on apprécierait la part de l'automobile dans le financement des dépenses publiques.

Pourquoi donc encore taxer, en plus, le Super à près de 300 % ?

Le Carburant, champion des taxes.

Près de la moitié des taxes acquittées par l'automobiliste est due au carburant (619 euros sur 1 386). Pourtant, sans les taxes, le SP95 ne représente que :

- 9,0 % des dépenses Hors Taxes en 2000, 7,7 % en 2001 et 7,1 % en 2002,
- 6,2 % du Budget total en 2000, 5,4 % en 2001 et 4,9 % en 2002,

Sur 20 euros dépensés par l'automobiliste, il n'y en a qu'un qui soit consacré au carburant avant taxes.

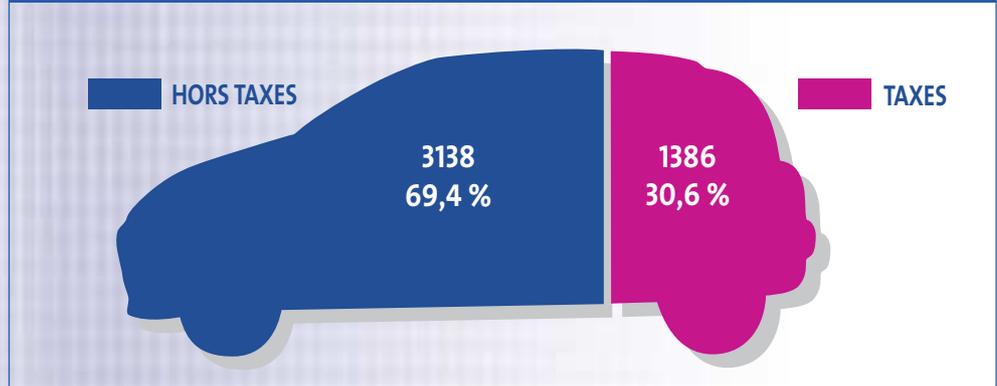
L'usage de la voiture écrasé par l'impôt.

La possession (Achat + Frais financiers + Garage) représente ce que l'on doit dépenser avant le premier kilomètre. Cette prise de possession est taxé à 21% (contre 19,6 % pour les autres biens et services).

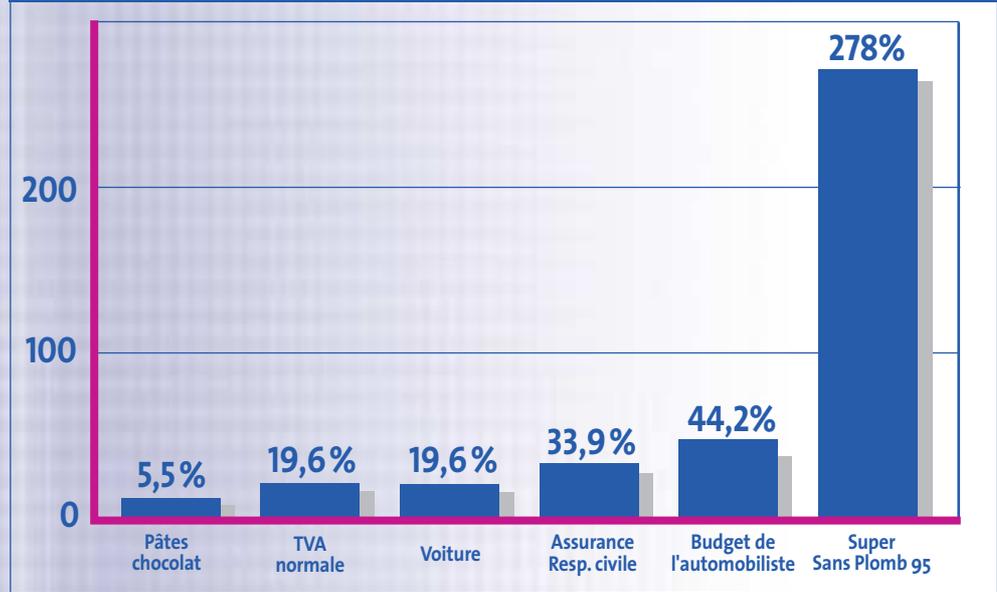
Mais l'usage du véhicule (ensemble des autres postes du Budget) est taxé à 86,9 % (85,3 % en 2001), soit plus de quatre fois plus.

Dans l'ensemble des postes de l'usage, le percepteur prélève 958 euros, pendant que les fournisseurs perçoivent 1 103 euros.

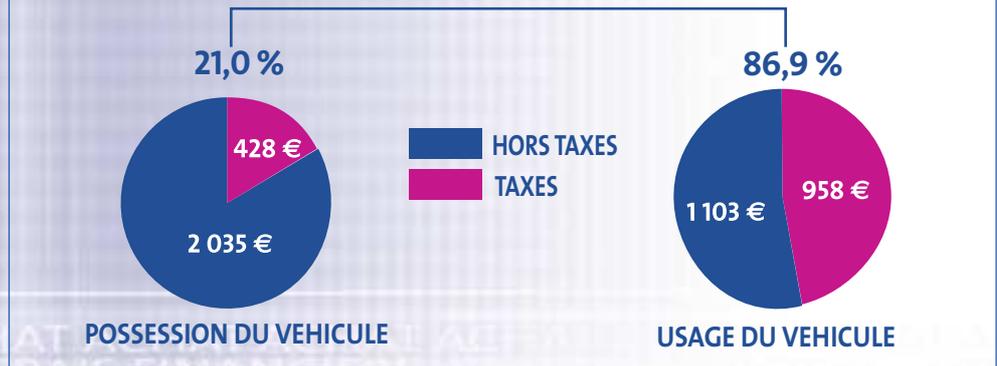
BUDGET EN EUROS T.T.C



TAUX DE TAXES SPECIFIQUES



TAUX DE TAXATION





LE BUDGET ANNUEL POUR UN VEHICULE DIESEL

En 2002, le Budget de notre 307 Diesel est resté stable en n'augmentant que de 4 euros (+ 0,6 %) à 7 091 euros.

Le poste Achat et Reprise économise 2,8 %, grâce à une meilleure valorisation de la 306 d'occasion, et malgré un prix du neuf en progression de 3,0 %.

Le Gas-Oil Hors Taxes baisse de 10 %, mais, avec l'augmentation du taux de taxation, la baisse TTC se limite à 3%. L'augmentation du kilométrage annuel efface la différence, pour un résultat final de - 0,4 %.

Les taxes sur le Gas-Oil progressent deux fois plus vite que celles sur le Super Sans Plomb 95. De 2000 à 2002, le taux de taxation est passé de 164 % à 195 %.

En matière de prix kilométrique, la 307 Diesel devient plus intéressante que la Clio Essence à partir de 16 800 km de parcours annuel. Le taux de taxation du Budget Diesel (37,8 %) reste inférieur à celui de la Clio Essence (44,2 %) mais l'écart se resserre.

ACHAT ACHAT ACHAT ACHAT ACHAT
PAYS FINANCIERS TRAIS FINANCIERS
FRANCE ASSURANCE ASSURANCE
BURANT TOUJOURS CARBUJAN



LE BUDGET ANNUEL POUR UN VEHICULE DIESEL

Un Budget stable.

En 2001, la Peugeot 307 était devenue la voiture Diesel de référence en remplacement de la 306. Notre Budget Diesel avait alors connu une hausse de 17,3 %, en grande partie expliquée par le progrès technologique.

En 2002, le Budget Diesel peut être considéré comme stable, puisqu'il n'a augmenté que de 4 euros (+0,6 %) en passant de 7 087 à 7 091 euros.

Mais à l'intérieur, les différents postes connaissent des destinées distinctes.

Le poste Achat et Reprise enregistre une baisse de 91 euros (- 2,8 %), non pas à cause du prix catalogue (+ 3,0%, supérieur à l'inflation), mais en raison d'une meilleure tenue de la reprise en occasion de la 306 d'il y a quatre ans, une fois passé l'effet de la nouveauté.

Le Gas-Oil baisse de 3,0 %, mais comme le kilométrage annuel augmente de 2,7 %, le budget carburant ne baisse que de 0,4 %.

L'Assurance connaît une croissance modérée (+ 1,5 %), mais trois autres postes (Entretien, Garage de la voiture, Frais financiers) grimpent plus vite que l'inflation (2,3 %).

Les dépenses de péage s'accroissent surtout en raison d'un kilométrage annuel plus élevé.

ENTRETIEN	+ 32 EUROS	+ 2,6 %
FRAIS FINANCIERS	+ 29 EUROS	+ 8,5 %
GARAGE DU VÉHICULE	+ 15 EUROS	+ 3,5 %
PÉAGE	+ 14 EUROS	+ 6,5 %
ASSURANCE	+ 9 EUROS	+ 1,5 %
CARBURANT	- 4 EUROS	- 0,4 %
ACHAT ET REPRISE	- 91 EUROS	- 2,8 %

L'ensemble des postes en hausse entraîne un surcoût de 99 euros, ceux en baisse, une économie de 95 euros.

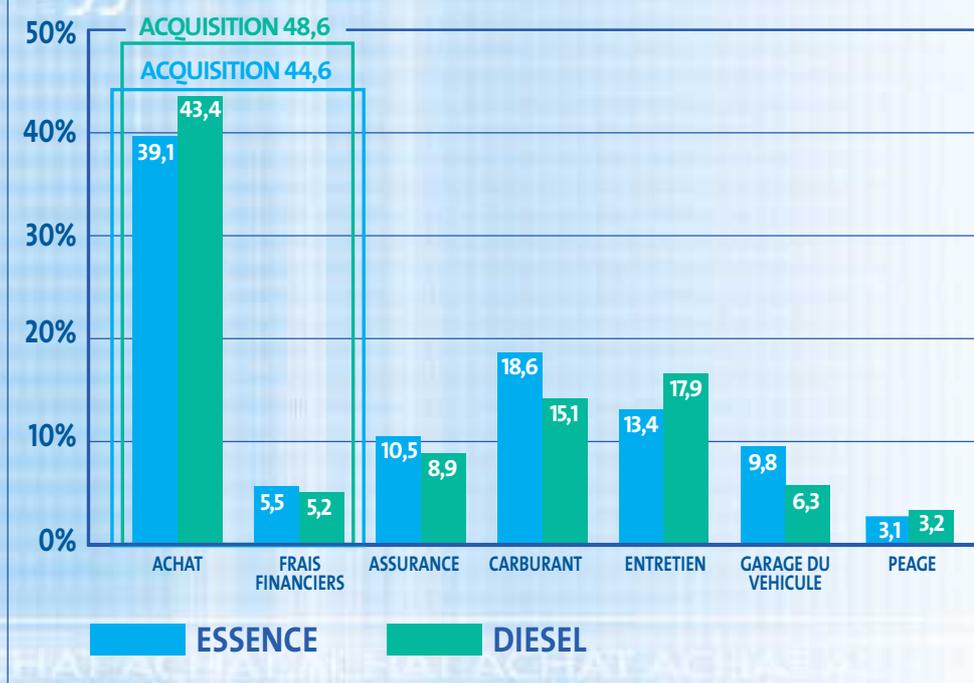


LE BUDGET ANNUEL 2002 POUR UN VEHICULE DIESEL

EN EUROS	HORS TAXES		TAXES		T.T.C.	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
ACHAT ET REPRISE	2 616	2 540	549	534	3 165	3 074
FRAIS FINANCIERS	284	309	56	60	340	369
ASSURANCE	492	499	131	133	623	632
CARBURANT	393	362	679	706	1 072	1 068
ENTRETIEN	1 038	1 064	203	209	1 241	1 273
GARAGE DU VÉHICULE	360	372	70	73	430	445
TOTAL HORS TAXES	5 183	5 146				
PÉAGE			216	230	216	230
TOTAL DES TAXES			1 904	1 945		
TOTAL T.T.C.					7 087	7 091
2002 / 2001		- 0,7%		+ 2,2%		+ 0,6%
PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE	0,277	0,268	0,102	0,101	0,379	0,369
2002 / 2001 AU KM		- 3,2%		- 1,0%		- 2,6%

Le véhicule diesel a parcouru 18700 km en 2001 et 19210 km en 2002 (+2,7%)

POURCENTAGES DE DEPENSES REPRESENTES PAR CHAQUE POSTE DANS LES BUDGETS ESSENCE ET DIESEL 2002





**L'usage augmente,
l'acquisition baisse.**

L'acquisition (Achat et Reprise + Frais financiers) baisse de 62 euros.
L'usage (ensemble des autres postes) augmente de 66 euros, et, pour une fois, ce n'est pas à cause du carburant.
L'usage représente 51 % du Budget Diesel, alors qu'il atteint 55 % du Budget Essence.

**Un poste Carburant en
baisse, bien que
de plus en plus taxé !**

Le prix du Gas-Oil à la pompe a suivi une évolution proche de celle du Super Sans Plomb.

Après un pic en juin 2001 (0,823 euro le litre), le Gas-Oil a connu une baisse jusqu'en février 2002 (0,739 euro) puis est remonté progressivement jusqu'à 0,800 euro en fin d'année.

La baisse moyenne d'une année sur l'autre a été de 3,0 %.

Pourtant, le prix hors taxes a réellement baissé de plus de 10 % (-10,3 %). Mais les taxes au litre ont progressé de 1,2 %, presque deux fois plus que celles du Super Sans Plomb (+ 0,7 %).

Depuis trois ans, le taux de taxation du Gas-Oil s'accroît de façon inquiétante : 164 % en 2000, 173 % en 2001 et 195 % en 2002.

**La voiture Diesel roule
cependant toujours plus
pour un kilomètre
moins cher.**

A 7 091 euros, le Budget de notre 307 Diesel est de 56,7 % plus élevé que le Budget de la Clio Essence (4 524 euros), mais le kilométrage parcouru est aussi plus élevé (19 210 km au lieu de 11 220 km) soit près de 72 % de plus.

En raison d'un kilométrage annuel plus élevé en 2002 qu'en 2001, le prix de revient du kilomètre Diesel a baissé de 0,379 à 0,369 euro. Il reste toujours inférieur au kilomètre essence, qui est stable à 0,403 euro.

La différence peut paraître faible (-8,4 %), alors que le litre de carburant est 24 % moins cher, mais rappelons que la Clio et la 307 appartiennent à deux segments différents.

**Une voiture pour
chaque usage.**

La 307 Diesel parcourt 19 210 km pour un prix de revient de 0,369 euro au kilomètre, pendant que la Clio Essence roule 11 220 km à 0,403 euro.

A prix de revient kilométrique égal (0,403 euro), la 307 devrait parcourir 16 793 km, soit 5 573 km de plus que la Clio Essence. Au-dessous de ces 16 800 km environ, le kilomètre Diesel reviendrait plus cher.

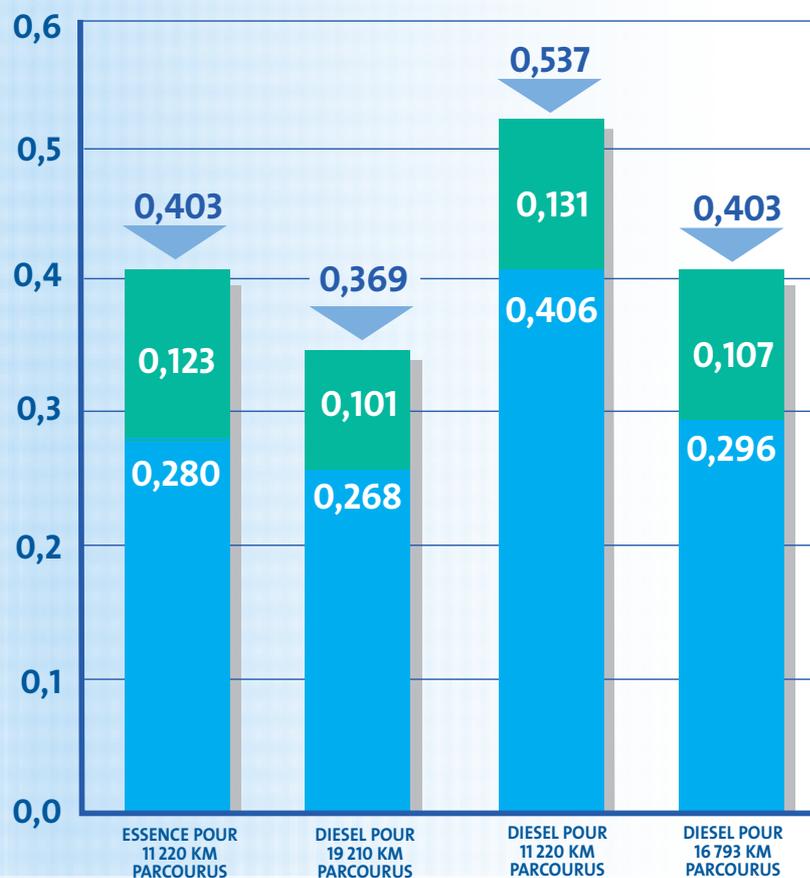
Si la 307 Diesel parcourait le même kilométrage que la Clio Essence (11 200 km), son kilomètre lui reviendrait à 0,537 contre 0,403 euro pour la Clio Essence, soit 33 % de plus.

Même avec un modèle plus cher, le Diesel reste préférable, en matière de coût, à partir de 16 800 km.

LE BUDGET ANNUEL 2002 COMPARAISON ESSENCE / DIESEL

En Euros	HORS TAXES		TAXES		T.T.C.	
	Véhicule Essence	Véhicule Diesel	Véhicule Essence	Véhicule Diesel	Véhicule Essence	Véhicule Diesel
Achat et Reprise	1 453	2 540	314	534	1 767	3 074
Frais financiers	210	309	41	60	251	369
Assurance	374	499	99	133	473	632
Carburant	223	362	619	706	842	1 068
Entretien	506	1 064	99	209	605	1 273
Garage du véhicule	372	372	73	73	445	445
Total Hors Taxes	3 138	5 146				
Péage			141	230	141	230
Total des Taxes			1 386	1 945		
Total T.T.C.					4524	7 091
Prix de revient kilométrique	0,280	0,268	0,123	0,101	0,403	0,369

COMPARAISON 2002 DES PRIX DE REVIENT KILOMETRIQUE ESSENCE / DIESEL EN FRANCE



TAXES HT



Bien que la 307 Diesel fasse partie d'un segment supérieur, et coûte plus cher que la Clio Essence, son taux de taxation (37,8 %) reste entre 6 et 7 points au-dessous du taux de taxation de la Clio (44,2 %).

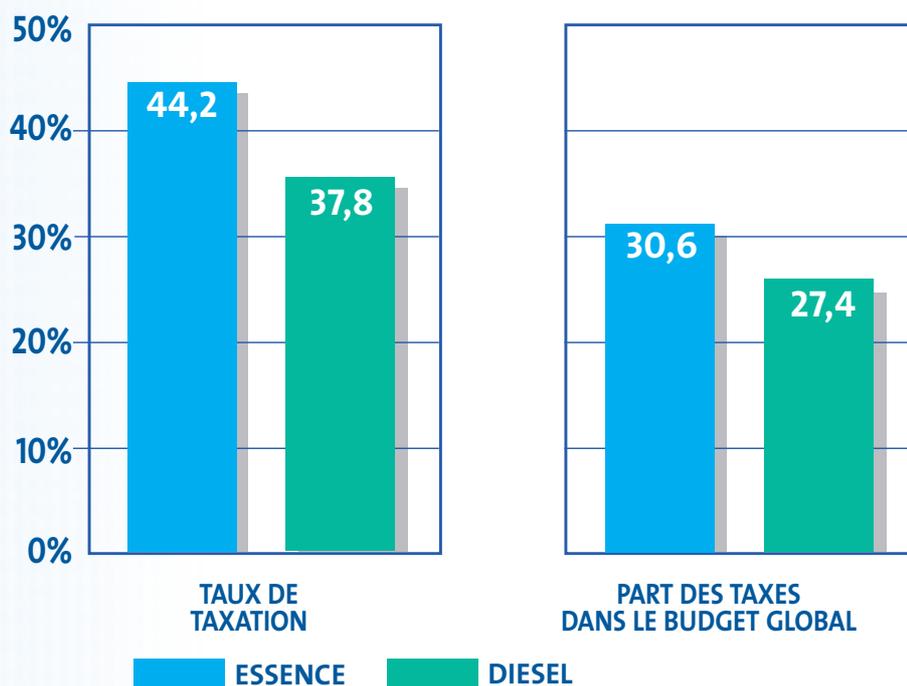
De même, la part des taxes dans le Budget global de la Diesel est de 3,2 points inférieure à celle de la voiture roulant à l'essence (27,4 % contre 30,6 %). Mais cette part était de 3,4 points l'année précédente.

L'écart entre le Diesel et l'Essence ne cesse de diminuer. L'utilisateur de la 307 parcourt 71 % de kilomètres de plus par an.

L'année dernière, il payait 516 euros de taxes de plus que la Clio Essence. Cette année il en paye 559. En carburant, il payait 54 euros de taxes en plus. Cette année, il en paye 87.

Le parc Diesel ne cesse d'augmenter, mais les taxes le rattrapent.

COMPARAISON DU TAUX DE TAXATION ESSENCE / DIESEL ET PART DES TAXES DANS LE BUDGET GLOBAL 2002





COMPARAISON DES BUDGETS DE QUATRE AUTOMOBILISTES FRANÇAIS

Le propriétaire d'une voiture d'occasion parcourant 10 000 km, et l'utilisateur d'un véhicule haut de gamme roulant 35 000 km par an sont entrés dans nos études de Budgets depuis l'an dernier.

Avec 2 164 euros, la voiture d'occasion, recherchant l'économie en priorité, parvient à diviser par deux les dépenses de la Clio achetée neuve (4 524 euros cette année). Mais elle ne peut réduire ses frais de Carburant que de 16 %. Les taxes sur le Super Sans Plomb 95 représentent autant que le poste Achat Hors Taxes.

Notre gros rouleur dépense 13 878 euros (6,5 fois plus que la voiture d'occasion), pour 3,5 fois plus de kilomètres. Mais son prix de revient kilométrique avoisine les 0,4 euros, comme celui de la Clio neuve (11 220 km par an) ou de la 307 Diesel (18 210 km).

Le propriétaire de la voiture d'occasion fait des économies sur tout sauf sur les taxes, puisqu'il est imposé à plus de 66 %, contre 38 % à 45 % pour les trois voitures neuves.

LE BUDGET ANNUEL POUR UN VEHICULE D'OCCASION

Que devient la voiture neuve après quatre ans ?

Chaque année, dans le Budget de l'automobiliste français, notre acheteur de voiture neuve donne en reprise sa Clio de quatre ans. Que devient-elle ensuite ? Elle est rachetée par un automobiliste intéressé par un usage économique de la voiture, à un niveau de budget plus bas.

Nous avons décidé de suivre cet acheteur, pour rendre compte des dépenses d'une vaste catégorie d'automobilistes mal connus : les propriétaires de voitures achetées d'occasion.

Il est difficile et imprécis de cerner statistiquement le Budget des utilisateurs du marché de l'occasion.

Aussi avons-nous préféré, comme pour nos autres Budgets, établir un profil d'automobiliste de référence et le suivre dans le temps.

Comment rouler moins cher ?

Nous avons choisi (mais il pourrait y avoir d'autres choix) un automobiliste qui donne la priorité à l'économie, et qui oriente ses choix en conséquence :

- il achète une Clio Essence RTE 1,2l 4 CV de quatre ans, ayant parcouru 60 000 km, et revend en échange la Clio de huit ans qu'il possédait,
- il finance son achat par un retrait sur son épargne,
- il s'assure au tiers auprès d'un des nouveaux opérateurs de type direct, avec une couverture minimale de risques,
- il fait le plein de carburant exclusivement en hypermarché,
- il assure lui-même une partie de l'entretien et des réparations, au niveau de ses compétences en se procurant les pièces aux meilleures conditions du marché,
- il gare sa voiture dans la rue, et ne consacre aucune dépense à la propriété ou la location d'un garage,
- sa fréquentation des autoroutes payantes est de 30 % inférieure à la moyenne des automobilistes, indépendamment de son kilométrage,
- il parcourt 10 000 km par an.

Dans ces conditions, notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2 164 euros dans l'année, contre 4 524 euros pour celui de la Clio neuve.

BUDGET ANNUEL 2002 POUR UN VEHICULE D'OCCASION

EN EUROS	HORS TAXES	TAXES	T.T.C
ACHAT ET REPRISE	523	131	654
FRAIS FINANCIERS	88	17	105
ASSURANCE	143	38	181
CARBURANT	186	518	704
ENTRETIEN	363	71	434
GARAGE DU VEHICULE	0	0	0
TOTAL HORS TAXES	1 303	-	-
PÉAGE	-	86	86
TOTAL DES TAXES	-	861	-
TOTAL T.T.C	-	-	2 164
COÛT AU KM	0,130	0,086	0,216

**Des économies sur tous
les postes.**

En recherchant les solutions les moins onéreuses, notre propriétaire de voiture d'occasion parvient à faire les économies suivantes :

- 63 % sur le poste Achat
- 59 % sur les Frais financiers
- 62 % sur l'Assurance
- 16 % sur le Carburant
- 28 % sur l'Entretien
- 100 % sur le Garage
- 39 % sur le Péage

Soit 52 % sur l'ensemble du Budget pour un kilométrage annuel inférieur de 11 %.

Le coût au kilomètre est de 0,216 euro, inférieur de 46 % à celui du propriétaire de la Clio Essence (0,403 euro), qui parcourt 11 220 km.

Au total, il diminue de plus de la moitié le Budget de la voiture neuve, mais c'est sur le poste le plus taxé, le Carburant, que les économies sont les plus difficiles...



**Une bonne occasion...
pour l'Etat ?**

Notre voiture d'occasion divise par deux son Budget, mais il faut rappeler que son propriétaire :

- roule dans une voiture plus ancienne, dont l'état demande plus de vigilance,
- utilise un véhicule moins sûr par absence d'obligation d'entretien préventif,
- a mobilisé tout ou partie de son épargne,
- dispose d'une couverture d'assurance minimale,
- subit les aléas et les risques de la voiture stationnée dehors,
- fréquente moins les autoroutes et augmente ainsi sa probabilité d'accidents.

L'économie qu'il a faite pour accéder à un véhicule a été obtenue principalement aux dépens de la qualité des produits et de la sécurité de l'utilisation, sans pouvoir échapper dans les mêmes proportions à la pression fiscale.

En effet, comparé à la Clio neuve, notre automobiliste a fait une économie de :

- 58 % sur le Budget Hors Taxes (1 303 contre 3 138 euros),
- mais seulement 37 % sur les taxes du Budget (861 contre 1 386 euros).

Il paie des produits et services à 42 % de leur valeur neuve, mais acquitte 63 % des taxes appliquées au Budget de la Clio neuve.

Dans le Budget de la voiture d'occasion, les taxes sur le Carburant (518 euros) constituent le premier poste de dépenses, au même niveau que le montant Hors Taxes de l'Achat (523 euros).

L'acquisition d'un véhicule d'occasion permet un accès à moindre coût à la mobilité mais les automobilistes plus modestes paient proportionnellement plus d'impôts que les acheteurs de voitures neuves (39,8 % contre 30,6 %).

LE BUDGET ANNUEL POUR UN VEHICULE HAUT DE GAMME

Un haut de gamme pour de longs parcours.

Un gros rouleur (35 000 km par an) a besoin d'un modèle puissant et confortable qui lui permette d'assurer ses longs déplacements dans de bonnes conditions. Cet automobiliste :

- achète comptant une Peugeot 607 2,2 HDI 8 CV Diesel neuve et revend en échange une Peugeot Pléiade 2,2l Diesel de trois ans,
- souscrit une assurance tous risques,
- consomme 9 litres de Gas-Oil aux 100 km,
- assure son entretien selon les préconisations du constructeur,
- utilise un garage dans les deux tiers des cas,
- emprunte les autoroutes payantes 30 % plus souvent que la moyenne des automobilistes, indépendamment de son kilométrage annuel.

Dans ces conditions, son Budget atteint 13 878 euros.

Un plus fort kilométrage au même prix kilométrique.

Comparons le Budget de la 607 Diesel avec le Budget de la 307 Diesel. Certes, tous les postes du Budget augmentent et principalement le poste Carburant (+ 135 %). En effet, la 607 consomme plus au km (9 l contre 7,2 l) et réalise un plus fort kilométrage annuel.

De ce fait, le poids des taxes sur l'ensemble du Budget est de 120 % plus élevé alors que le Budget Hors Taxes n'est que de 86 % plus élevé.

Avec 13 878 euros, le Budget de la 607 est pratiquement le double de celui de la 307 (7 091 euros) mais pour un kilométrage supérieur de 87 %.

Au final, le coût au kilomètre n'augmente que de 7,3 % (0,396 euro contre 0,369 euro). Ce qui montre qu'un plus fort kilométrage justifie et finance une plus grosse voiture.

BUDGET ANNUEL 2002 POUR UNE VOITURE HAUT DE GAMME

EN EUROS	HORS TAXES	TAXES	T.T.C
ACHAT ET REPRISE	4 484	937	5 421
FRAIS FINANCIERS	725	142	867
ASSURANCE	969	258	1 227
CARBURANT	662	1 845	2 507
ENTRETIEN	2098	411	2509
GARAGE DU VÉHICULE	657	128	785
TOTAL HORS TAXES	9 595		
PÉAGE	-	562	562
TOTAL DES TAXES	-	4 283	-
TOTAL T.T.C	-	-	13 878
COÛT AU KM	0,274	0,122	0,396



COMPARATIF DES QUATRE BUDGETS FRANÇAIS

Un kilomètre deux fois moins cher pour la voiture d'occasion, mais beaucoup plus taxé.

- La comparaison entre tous ces véhicules permet les constats suivants :
- la part des taxes dans le coût des voitures neuves reste assez proche en particulier pour la 607 Diesel (30,9 %) et la Clio Essence (30,6 %),
 - leurs taux de taxation sont également très proches (37,8 % à 44,6 %),
 - les voitures neuves ont un coût au km très proche (autour de 0,4 euros),
 - si la voiture d'occasion se distingue par un coût au km compétitif (environ 0,2 euro), elle subit en revanche un taux de taxation de plus de 66 % .

On peut donc relever qu'à chaque usage correspond une voiture :

Le petit rouleur (Clio Essence 11 200 km), le moyen rouleur (307 Diesel 19 210 km) et le gros rouleur (607 Diesel 35 000 km) peuvent parcourir leur kilomètre au même coût (0,4 euro) selon leurs besoins et leurs possibilités de financement.

Cependant l'automobiliste modeste qui achète, certes moins cher, une voiture d'occasion, donc moins fiable et moins sûre, subit une taxation bien plus lourde.

Son Budget est 6 à 7 fois moins élevé que celui de la 607, mais hyper taxation et sécurité ne font pas bon ménage dans l'étroitesse d'un Budget familial modeste.

COMPARAISON DES BUDGETS DES QUATRE AUTOMOBILISTES FRANÇAIS

EN EUROS	CLIO OCCASION 10 000 KM	CLIO NEUVE 11 220 KM	307 D 19 210 KM	607 D 35 000 KM
ACHAT ET REPRISE	654	1 767	3 074	5 421
FRAIS FINANCIERS	105	251	369	867
ASSURANCE	181	473	632	1 227
CARBURANT	704	842	1 068	2 507
ENTRETIEN	434	605	1 273	2 509
GARAGE DU VÉHICULE	0	445	445	785
PÉAGE	86	141	230	562
TOTAL T.T.C	2 164	4 524	7 091	13 878
COÛT / KM	0,216	0,403	0,369	0,396
TOTAL HORS TAXES	1 303	3 138	5 146	9 595
TAXES PAYÉES	861	1 386	1 945	4 283
PART DES TAXES	39,8%	30,6%	27,4%	30,9%
Taux de taxation	66,1%	44,2%	37,8%	44,6%



LE BUDGET DES 22 REGIONS FRANÇAISES

Les Budgets des 22 régions françaises s'étalent de 4 147 euros à 4 754 euros, soit un écart de 15 % et de 580 euros entre la région la plus économe et la plus dispendieuse. En raison de Budgets aussi stables que le Budget National, l'ordre des régions ne se modifie pratiquement pas.

Bourgogne, Poitou-Charentes, Franche-Comté, Champagne-Ardennes, Lorraine et Limousin dépensent moins de 4 200 euros.

Rhône-Alpes et Provence-Côte d'Azur déboursent plus de 4 500 euros et l'Ile-de-France plus de 4 700 euros.

Le Nord - Pas-de-Calais est la région la moins chère pour l'Entretien, la Bretagne pour l'Assurance, la Corse pour le Carburant et la Bourgogne pour le Garage du véhicule.

Rouler en Ile-de-France coûte plus cher dans tous les domaines, sauf pour l'Assurance, où la Provence-Côte d'Azur acquitte les plus fortes primes.

LE BUDGET DES 22 REGIONS FRANÇAISES

**Un écart de 15 %
entre les régions.**

Les Budgets des 22 régions françaises s'étendent de 4 147 à 4 754 euros, soit un écart de 15 % entre la région la plus économe et la région la plus dispendieuse.

Les 6 premières se situent au-dessous de 4 200 euros (3 l'année dernière) et les 3 dernières, comme en 2001, sont au-delà de 4 600 euros.

Parmi les 13 autres régions, 8 se trouvent entre 4 200 et 4 300 euros (7 l'année dernière), 4 entre 4 300 et 4 400 euros (6 en 2001), et 1 au niveau de 4 500 euros (3 l'année dernière).

**Assurance et Garage du
véhicule avantagent
les premières.**

Bourgogne, Poitou-Charente, Franche-Comté, Champagne-Ardenne, Lorraine et Limousin scorent au-dessous de 4 200 euros et gardent le même rang qu'en 2001.

Une assurance et un garage meilleur marché leur assurent cet avantage, avec un carburant et un entretien compétitifs.

Ces quatre postes influencent tout le classement et leurs coûts se retrouveront particulièrement élevés en Ile-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes, régions les plus chères de France, de 4 750 à 4 600 euros.

**Un classement aussi
stable que le
Budget National.**

Cette année, le Budget National a baissé de 1,2 %, mouvement inférieur à l'inflation. Ce mouvement est trop faible pour avoir bouleversé le classement des régions, dont la tendance générale est à une baisse comparable.

Au niveau du Budget global, seule la Picardie (4 207 euros) a ravi la septième place à l'Alsace (4 211 euros) pour quatre petits euros.

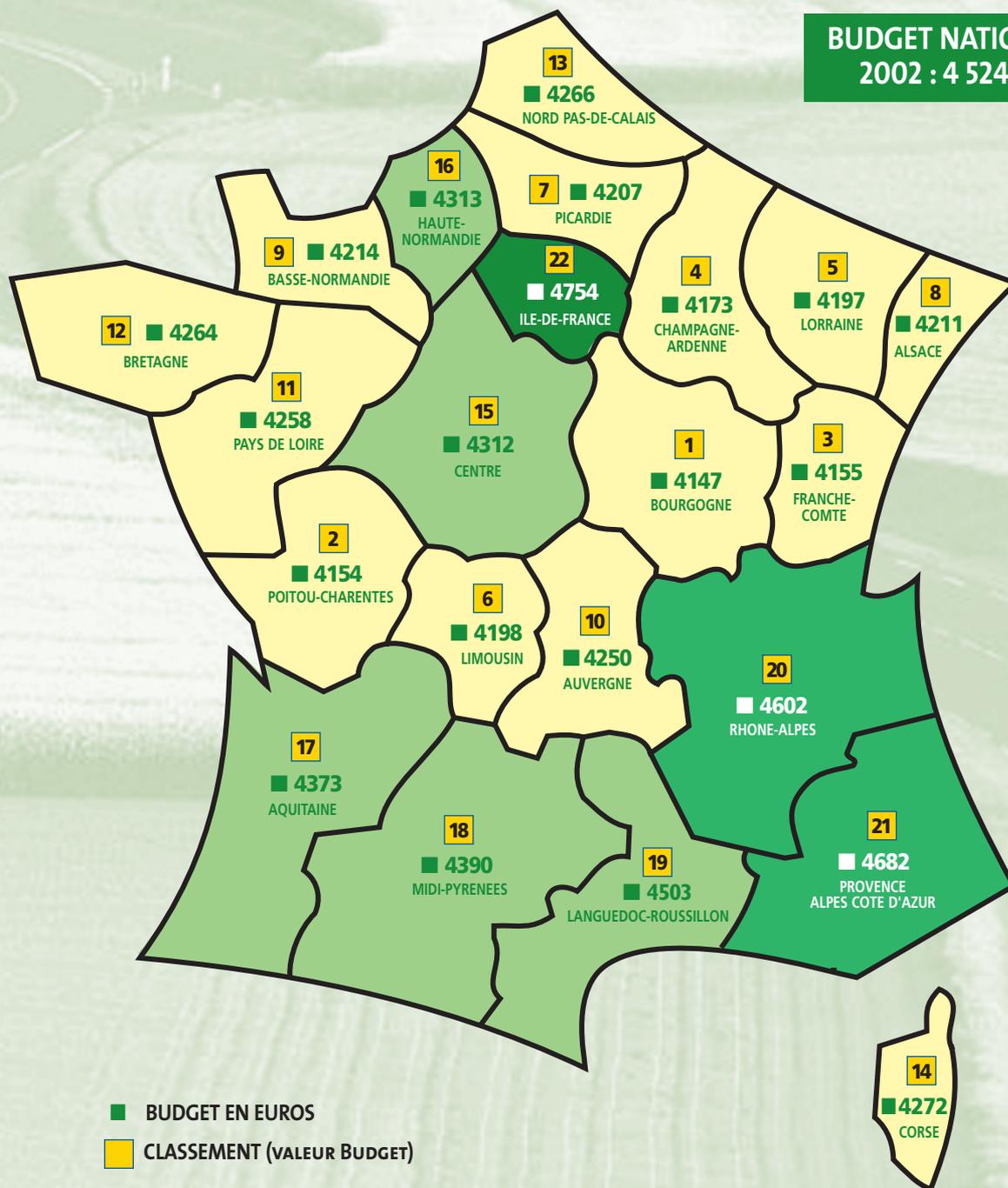
Au niveau des postes budgétaires, on notera seulement que la Bretagne (395 euros) prend la tête aux dépens de la Lorraine (396 euros) en ce qui concerne l'Assurance.

Avec une carte grise de même valeur, la Bourgogne et la Lorraine rejoignent le Nord-Pas-de-calais et la Basse-Normandie comme régions les plus chères à l'Achat.

BUDGET	MINIMUM		MAXIMUM		ECART EN %
	RÉGION	2001	2002	RÉGION	
BUDGET	BOURGOGNE	4 147	4 754	ILE-DE-FRANCE	+ 14,6 %
ACHAT	CORSE	1 753	1 768	BOURGOGNE LORRAINE NORD-PAS DE CALAIS BASSE-NORMANDIE	
ASSURANCE	BRETAGNE	395	560	PROVENCE-COTE D'AZUR	+ 41,8 %
CARBURANT	CORSE	785	884	ILE-DE-FRANCE	+ 12,6 %
ENTRETIEN	NORD-PAS-DE-CALAIS	530	616	ILE-DE-FRANCE	+ 16,2 %
GARAGE DU VÉHICULE	BOURGOGNE	190	623	ILE-DE-FRANCE	+ 227,9 %

BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE 2002 ET LES 22 REGIONS

**BUDGET NATIONAL
2002 : 4 524 €**



ECARTS / AU BUDGET NATIONAL

	INFERIEUR de - 5 à - 10 %		SUPERIEUR de 0 à 5 %
	INFERIEUR de 0 à - 5 %		SUPERIEUR de 5 à 10 %



Les régions les moins chères.

L'Achat et le Carburant sont toujours privilégiés en Corse, où la carte grise ne dépasse pas 15,85 euros par cheval fiscal.
Bretagne, Lorraine et Limousin restent en tête pour l'Assurance.
Le Nord-Pas de Calais, la Picardie, la Bourgogne et la Champagne sont les mieux placés pour l'Entretien.
Bourgogne, Poitou-Charentes et Franche-Comté proposent le Garage du véhicule le meilleur marché.

Qui dépense plus ?

Pour l'Assurance, c'est le provençal et l'automobiliste de la Côte d'Azur, devant Rhône-Alpes et Aquitaine.
Pour l'Entretien, l'Île-de-France précède le Languedoc, la Provence-Côte d'Azur et la Corse.
Le Garage du véhicule est toujours le plus onéreux en Île-de-France, devant la Provence et Rhône-Alpes.

La différence peut parfois peser lourd.

Sur l'ensemble de son Budget, l'automobiliste francilien dépense 607 euros de plus que le bourguignon (625 euros en 2001).
Il consacre :

- 86 euros de plus que le nordiste à l'Entretien,
- 99 euros de plus que le corse pour le Carburant,
- 433 euros de plus que le bourguignon pour garer son véhicule.



LES POSTES DU BUDGET DANS LES 22 REGIONS

	BUDGET ANNUEL	ACHAT	FRAIS FINANCIERS	ASSURANCE	CARBURANT	ENTRETIEN	GARAGE DU VEHICULE	PEAGE
ALSACE	4 211	1 766	251	422	805	554	272	141
AQUITAINE	4 373	1 766	251	489	837	555	334	141
AUVERGNE	4 250	1 762	251	421	830	557	288	141
BOURGOGNE	4 147	1 768	251	425	837	535	190	141
BRETAGNE	4 264	1 764	251	395	829	538	346	141
CENTRE	4 312	1 758	251	423	822	543	374	141
CHAMPAGNE-ARDENNES	4 173	1 765	251	421	833	536	226	141
CORSE	4 272	1 753	251	479	785	564	299	141
FRANCHE-COMTE	4 155	1 765	251	419	821	546	212	141
ILE-DE-FRANCE	4 754	1 767	251	472	884	616	623	141
LANGUEDOC-ROUSSILLON	4 503	1 764	251	471	860	561	455	141
LIMOUSIN	4 198	1 763	251	400	841	554	248	141
LORRAINE	4 197	1 768	251	396	810	542	289	141
MIDI-PYRENEES	4 390	1 765	251	479	838	555	361	141
NORD PAS-DE-CALAIS	4 266	1 768	251	480	809	530	287	141
BASSE-NORMANDIE	4 214	1 768	251	418	824	541	271	141
HAUTE-NORMANDIE	4 313	1 761	251	455	832	541	332	141
PAYS DE LOIRE	4 258	1 764	251	419	830	538	315	141
PICARDIE	4 207	1 761	251	454	837	535	228	141
POITOU-CHARENTES	4 154	1 763	251	423	848	536	192	141
PROVENCE ALPES COTE D'AZUR	4 682	1 766	251	560	854	561	549	141
RHONE-ALPES	4 602	1 766	251	514	834	557	539	141



EVOLUTION ET COMPARAISON DES BUDGETS

Le Budget anglais demeure sous l'inflation pour la troisième année consécutive.

La monnaie unique n'ayant pas cours au Royaume-Uni, le budget anglais est calculé en livres sterling. Les variations de la devise perturbent les comparaisons avec la France et l'Allemagne.

En monnaie nationale, le Budget 2002 atteint 4 263 livres, soit une baisse de 0,6 %. Converti en euros, ce Budget descend à 6 642 euros, soit 3,9 % de moins par rapport à l'année dernière.

Si l'on s'en tient au Budget en monnaie nationale, cette baisse de 0,6 % se produit en face d'une inflation de + 2,6 %. C'est la troisième année consécutive que le Budget de l'automobiliste anglais évolue moins vite que l'inflation.

La baisse sur l'Achat et le Carburant compense la hausse sur les autres postes anglais.

La Ford Focus neuve est restée au même prix que l'année dernière. Une meilleure reprise en occasion a fait baisser le poste Achat de 3,2 % par rapport à 2001.

Le prix du gallon de Super Sans Plomb 95 est resté le même qu'en 2001, pour sa valeur annuelle moyenne (3,43 livres sterling). Le poste Carburant a toutefois baissé de 0,4 % en raison d'une diminution du kilométrage annuel.

L'Assurance est demeurée au même niveau que l'année dernière. Les quatre autres postes ont augmenté entre 2,8 % et 3,4 %, c'est-à-dire au-dessus de l'inflation (2,6 %).

Le Budget allemand reste stable.

Dans une économie où l'inflation s'est limitée à + 1,1 %, le Budget allemand a baissé de 0,6 % (6 286 euros contre 6 326 euros l'année précédente).

La baisse principale vient du poste Achat (- 3,1 %), en raison d'une meilleure reprise en occasion, et malgré une légère augmentation du prix du neuf (+ 0,6 %).

En raison d'une légère baisse du kilométrage annuel, les dépenses de Carburant n'ont augmenté que de 1,2 %.

Hormis l'Assurance restée stable, les autres postes ont progressé, mais seulement entre 0,5 % et 1,4 %, c'est à dire à un niveau proche de l'inflation.

Comparaison des trois Budgets européens en euros.

La monnaie française et la monnaie allemande ont une valeur stable en euros. Pour la livre anglaise, nous avons pris en compte sa valeur en décembre 2002, date de l'achat virtuel de nos trois véhicules.

Cette année, le Budget français, basé sur une 4 CV parcourant 11 220 km, s'élève à 4 524 euros. Il est inférieur de 28 % au Budget allemand (7 CV, 14 350 km, 6 286 euros) et de 32 % au Budget anglais (6 CV, 14 950 km, 6 642 euros).

Mais l'écart se réduit quand on considère les taxes. Les taxes françaises (1 386 euros) ne sont plus inférieures que de 25 % par rapport aux taxes allemandes et de 23 % par rapport aux taxes britanniques.

COMPARAISON EN EUROS DES BUDGETS ANNUELS 2002

PAYS (VALEUR DE L'EURO)	FRANCE (6,55957F)			GRANDE-BRETAGNE (0,6417£)			ALLEMAGNE (1,95583 DM)		
	HORS TAXES	TAXES	T.T.C	HORS TAXES	TAXES	T.T.C	HORS TAXES	TAXES	T.T.C
ACHAT ET REPRISE	1 453	314	1 767	2 335	409	2 744	1 839	294	2 133
FRAIS FINANCIERS	210	41	251	316	55	371	303	49	352
ASSURANCE	374	99	473	561	22	583	541	87	628
CARBURANT	223	619	842	302	1 035	1 337	323	944	1 267
ENTRETIEN	506	99	605	1 033	181	1 214	938	150	1 088
GARAGE DU VÉHICULE	372	73	445	295	51	346	494	79	573
TOTAL HORS TAXES	3 138			4842			4438		
VIGNETTE					47	47		245	245
PÉAGE		141	141		-	-		-	-
TOTAL DES TAXES		1386			1800			1848	
TOTAL T.T.C			4 524			6 642			6 286
COÛT DU KM	0,280	0,123	0,403	0,324	0,120	0,444	0,309	0,129	0,438





EVOLUTION DES TAXES DANS CHAQUE PAYS

La TVA pèse sur tous les postes et handicape le Budget français.

La TVA française (19,6 %) est supérieure à l'anglaise (17,5 %) et encore plus à l'allemande (16,0 %). Cet impôt conditionne le type de voiture dans chaque pays. Plus la TVA est élevée (16 %, 17,5 %, 19,6 %), plus la voiture est petite (7 CV, 6 CV, 4 CV). A ce jeu, le français est le plus mal placé.

En matière de Carburant, c'est toutefois l'automobiliste anglais qui supporte le plus. Son Super Sans Plomb 95 est taxé à 321 %, contre 292 % pour l'allemand et 278 % pour le français.

Dans le Budget anglais Hors Taxes, le Carburant ne représente plus que 6,2 % des dépenses, contre 7,1 % en France et 7,3 % en Allemagne. Mais dans le total des taxes payées, le Carburant pèse pour 57,5 % chez l'anglais, 51,1 % chez l'allemand et 44,7 % chez le français.

Au kilomètre parcouru, les taxes sont très voisines dans les trois pays.

La Clio supporte 0,123 euros de taxes par kilomètre parcouru, contre 0,120 euros pour la Golf et 0,129 euros pour la Ford Focus. Il n'y a donc que 7 % de différence entre le moins taxé (0,123 euro) et le plus taxé (0,129 euro).

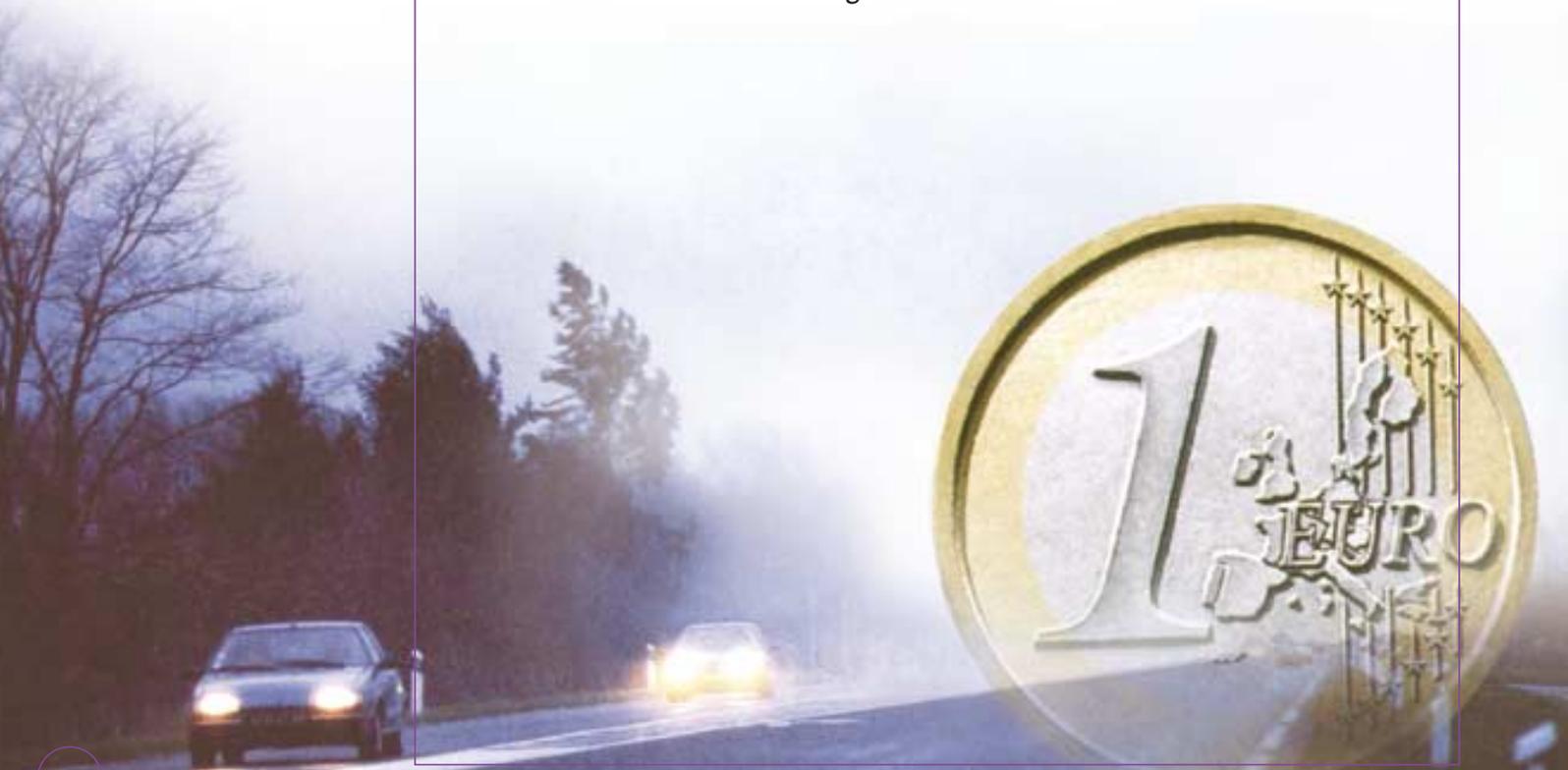
Le Budget français reste le plus taxé.

La TVA française est plus lourde que l'anglaise et l'allemande.

La taxe sur l'Assurance (responsabilité civile) est deux fois plus lourde en France (33,9 %) qu'en Allemagne (17,5 %) et huit fois plus qu'en Grande-Bretagne (4 %).

Cette année encore, le Budget de l'automobiliste français est largement plus taxé (44,2 %) que celui de l'allemand (41,6 %) et celui de l'anglais (37,2 %).

Le poids des taxes empêche la montée en gamme : l'automobiliste français continuera de rouler dans une voiture d'un segment inférieur.



**EVOLUTION ET
COMPARAISON DES BUDGETS**

REPARTITION DES TAXES	FRANCE		GRANDE-BRETAGNE		ALLEMAGNE	
	EUROS	%	EUROS	%	EUROS	%
ACHAT ET REPRISE	314	22,6	409	22,7	294	15,9
FRAIS FINANCIERS	41	3,0	55	3,1	49	2,7
ASSURANCE	99	7,1	22	1,2	87	4,7
CARBURANT	619	44,7	1035	57,5	944	51,1
ENTRETIEN	99	7,1	181	10,1	150	8,1
GARAGE DU VÉHICULE	73	5,3	51	2,8	79	4,3
VIGNETTE	-	-	47	2,6	245	13,2
PÉAGE	141	10,2	-	-	-	-
TOTAL HORS TAXES	1 386	100,0	1 800	100,0	1 848	100,0

TABLEAU COMPARATIF DES TAUX DE TAXES

	FRANCE		GRANDE-BRETAGNE		ALLEMAGNE	
	2001 %	2002 %	2001 %	2002 %	2001 %	2002 %
CARBURANT	254	278	442	321	245	292
BUDGET	43,5	44,2	38,7	37,2	39,8	41,6
ASSURANCE RC	33,9	33,9	4,0	4,0	16,0	16,0
VOITURE NEUVE	19,6	19,6	17,5	17,5	16,0	16,0
TVA NORMALE	19,6	19,6	17,5	17,5	16,0	16,0

RAPPEL DES TAXES SUR LE BUDGET AUTOMOBILISTE 2002

FRANCE	GRANDE-BRETAGNE	ALLEMAGNE
44,2%	37,2%	41,6%

COMPARAISON DES BUDGETS HORS TAXES

La Structure des coûts économiques est profondément modifiée par les politiques fiscales.

L'analyse des Budgets Hors Taxes montre le véritable coût économique de la voiture, avant que les états n'y imposent leur politique fiscale.

Immédiatement après les Frais financiers, c'est le poste Carburant qui est le moins coûteux pour l'automobiliste dans nos trois pays.

En France, le Carburant (7,1 % du Budget Hors Taxes) pèse moins que l'Assurance ou le Garage du véhicule (11,9 %), l'Entretien (16,1 %) et l'Achat (46,3 %). Le classement est pratiquement comparable dans les deux autres pays.

Si les taxes affectaient tous les produits et services dans les mêmes proportions, nos trois automobilistes consacraient environ :

- 41 % à 48 % au poste Achat
- 16 % à 21 % à l'Entretien
- 11 % à 12 % à l'Assurance
- 6 % à 12 % au Garage du véhicule
- 6 % à 7 % au Carburant
- 6 % à 7 % aux Frais financiers

Et si l'on n'appliquait que la TVA ?

Si le Budget de l'automobiliste répondait au taux normal de TVA en vigueur dans son pays, il s'élèverait à :

- 3 753 euros en France (TVA 19,6 %) au lieu de 4 524 euros (économie 77 euros),
- 5 689 euros en Grande Bretagne (TVA 17,5 %) au lieu de 6 642 euros (économie 953 euros),
- 5 148 euros en Allemagne (TVA 16 %) au lieu de 6 286 euros (économie 1 138 euros).

Nos trois automobilistes épargneraient de 800 à 1 100 euros environ, leur sur-taxation actuelle étant de 20 à 22 %.

REPARTITION DES BUDGETS HT	FRANCE		GRANDE-BRETAGNE		ALLEMAGNE	
	EUROS	%	EUROS	%	EUROS	%
ACHAT ET REPRISE	1 453	46,3	2 335	48,2	1 839	41,5
FRAIS FINANCIERS	210	6,7	316	6,5	303	6,8
ASSURANCE	374	11,9	561	11,6	541	12,2
CARBURANT	223	7,1	302	6,2	323	7,3
ENTRETIEN	506	16,1	1 033	21,4	938	21,1
GARAGE DU VÉHICULE	372	11,9	295	6,1	494	11,1
TOTAL HORS TAXES	3 138	100,0	4 842	100,0	4 438	100,0



ANNEXE 1

LE BUDGET ANNUEL 2002 DE LA VOITURE ESSENCE

(Hors stationnement payant, contraventions et frais consécutifs à des accidents).

Le calcul est fait pour un automobiliste possédant une Clio II 1,2l Authentique 5p 4 CV, achetée neuve en 2002, à crédit, à raison de 80 % sur 4 ans. La voiture donnée en reprise est une Clio 1,2l RTE 4 CV, 5 portes, achetée neuve en décembre 1998 (année modèle 1999).

Cet automobiliste parcourt 11220 km par an en consommant 7,4 litres aux 100 km d'Euro Super Sans Plomb 95. Il garde sa voiture 4 ans. Son bonus est de 50%.

Valeur de chaque variable		02/01
PRIX D'ACHAT DE LA VOITURE	11 250 €	+ 1,8 %
PRIX DE LA CARTE GRISE	116 €	- 1,4 %
CONSOMMATION DE CARBURANT AUX 100 KM	7,4 L	=
ENERGIE : PRIX D'UN LITRE DE CARBURANT SANS PLOMB 95 (MOYENNE DES 12 MOIS)	1,014 €	- 1,9 %
FORFAIT ENTRETIEN-RÉPARATIONS	605 €	+ 0,3 %
PRIX DU LOYER ANNUEL DU GARAGE (INDICE FNB)	445 €	+ 3,5 %
MONTANT ANNUEL DU CRÉDIT : 12 MENSUALITÉS À 222,30 € = 2668 € MOINS LE QUART DE 80% DE LA VALEUR DE LA VOITURE À L'ACHAT AMORTI SUR 4 ANS, SOIT 2250 € POUR 60% DES AUTOMOBILISTES	251 €	+ 7,7 %
KILOMÉTRAGE ANNUEL : SELON LA COMMISSION DES COMPTES DE LA NATION, LE KILOMÉTRAGE ANNUEL DES VOITURES PARTICULIÈRES ESSENCE S'ÉLÈVE À :	11 220 km	- 1,6 %
PRIME D'ASSURANCE ANNUELLE	473 €	+ 1,5 %
POURCENTAGE DE LA DÉPRÉCIATION DU VÉHICULE	62 %	- 4,0 %
DÉPENSES ANNUELLES DE PÉAGE AUTOROUTIER :	141 €	+ 6,8 %
TVA SUR LE PRIX D'ACHAT DE LA VOITURE (19,6 %)	1 844 €	+ 1,8 %
TAXES SUR 1 LITRE DE CARBURANT SANS PLOMB 95	0,746 €	+ 0,7 %
TAXES SUR LA PRIME D'ASSURANCE	99,50 €	+ 1,5 %



ANNEXE 1 - SUITE

**TABLEAU COMPARATIF DES 5 ORGANISMES D'ASSURANCES
(PRIMES ANNUELLES EN EUROS - BONUS 50%)**

COMPAGNIES	2001	2002	VARIATION 02 / 01
MMA	524	524	=
MACIF	479	489	+2,1 %
MAIF	483	490	+1,4 %
MATMUT	449	462	+2,9 %
DIRECT ASSURANCE	395	402	+1,8 %
MOYENNE GENERALE	466	473	+1,5 %



ANNEXE 2

EVOLUTION DE LA STRUCTURE DU PRIX MOYEN DU CARBURANT

100 LITRES S P 95	EN FRANCS					EN EUROS	
	1997	1998	1999	2000	2001	2001	2002
PRIX HORS TAXES	133,00	98,00	178,00	203,00	192,00	29,3	26,8
TAXES ET REDEVANCES SPECIFIQUES							
T.I.P.P.	376,23	384,62	384,62	367,90	373,00	56,9	57,7
TAXES CNE/CPDC	-	0,115	0,115	-	-	-	-
FONDS DE SOUTIEN HYDROCARBURES	0,39	0,39	-	-	-	-	-
INSTITUT FRANÇAIS DU PÉTROLE	1,92	1,92	1,92	1,92	1,92	0,3	0,3
SOUS TOTAL TAXES SPECIFIQUES	378,54	387,04	386,65	369,82	374,92	57,2	58,0
TVA	105,40	99,93	116,32	112,29	111,12	16,9	16,6
TOTAL TAXES ET REDEVANCES ARRONDI À	483,94 484	486,97 487	502,97 503	482,21 482	486,04 486,00	74,1 74,1	74,6 74,6
PRIX T.T.C.	617,00	585,00	681,00	685,00	678,00	103,4	101,4



ANNEXE 3

REGIONS - REFERENCES 2002

Achat

Il n'y a pas de variation régionale dans le prix de vente de la Clio, le tarif constructeur étant national. En revanche, le prix de la carte grise varie d'une région à l'autre.

Frais financiers

Nous avons pris la même valeur pour toutes les régions, l'organisme prêteur (la DIAC) n'ayant pas de tarifs régionaux.

Assurance

Les cinq opérateurs que nous prenons en compte pour le calcul de la prime nationale ont des tarifs départementaux. Nous avons pris la moyenne des cinq tarifs pour un automobiliste habitant la préfecture de région.

Carburant

Le poste carburant, basé sur un prix national moyen officiel, a été modulé selon les prix moyens constatés dans les régions INSEE.

Entretien

L'indice du Syndicat des Réparateurs Automobiles (SRA) donne des variations selon les huit grandes régions INSEE, en main d'oeuvre. Il n'y a pas de variation régionale pour les pièces détachées.

Garage du véhicule

Notre automobiliste régional est considéré comme habitant dans la Préfecture de région. Nous avons relevé les taux d'augmentation des prix des garages par abonnement de 12 mois dans chaque région que nous avons appliqués sur les tarifs relevés lors de l'enquête SCETAUPARC de 1992.

Péage

Nous avons gardé la valeur nationale, aucune donnée ne nous permettant actuellement d'approcher des coûts régionaux.

Variation sur le Budget National

Elle donne le pourcentage en plus ou moins d'un Budget régional par rapport au Budget National. En raison de la disparité des valeurs disponibles sur le plan national et sur le plan régional, il n'est actuellement pas possible de faire coïncider exactement la moyenne pondérée des Budgets régionaux avec le Budget National. Il faudrait pouvoir pondérer les Budgets régionaux par le kilométrage annuel parcouru dans chaque région (trop approximatif actuellement) et le parc régional (ce qui est possible).



ANNEXE 4

LE BUDGET ANNUEL 2002 POUR UN VEHICULE DIESEL

(Hors stationnement payant, contraventions et frais consécutifs à des accidents).

Le calcul est fait pour un automobiliste possédant une 307 2,0l HDi 90cv XR Présence 5 portes 5 CV, achetée neuve en 2002, à crédit, à raison de 80% sur 4 ans. La voiture donnée en reprise est une Peugeot 306 Classique 1,9l D Equinoxe, 5 portes, 6 CV achetée neuve en décembre 1998 (année modèle 1999).

Cet automobiliste parcourt 19 210 km par an en consommant 7,2 litres de Gas-Oil aux 100 km. Il garde sa voiture 4 ans. Son bonus est de 50%.

Valeur de chaque variable		02/01
PRIX D'ACHAT DE LA VOITURE	18 250 €	+ 3,0 %
PRIX DE LA CARTE GRISE	145 €	- 1,4 %
CONSOMMATION DE GAS-OIL AUX 100 KM	7,2 L	=
PRIX D'UN LITRE DE GAS-OIL	0,772 €	- 3,0 %
FORFAIT ENTRETIEN-RÉPARATIONS	1 273 €	+ 2,6 %
PRIX DU LOYER ANNUEL DU GARAGE (INDICE FNB)	445 €	+ 3,5 %
MONTANT ANNUEL DU CRÉDIT : 12 MENSUALITÉS À 355,40 € = 4265 € MOINS LE QUART DE 80 % DE LA VALEUR DE LA VOITURE AMORTI SUR 4 ANS, SOIT 3650 € POUR 60% DES AUTOMOBILISTES	369 €	+ 8,5 %
KILOMÉTRAGE ANNUEL : SELON LA COMMISSION DES COMPTES DE LA NATION	19 210 km	+ 2,7 %
PRIME D'ASSURANCE ANNUELLE	632 €	+ 1,5 %
CÔTE ARGUS DE LA 306 DE 4 ANS	6 100 €	+ 7,3 %
POURCENTAGE DE LA DÉPRÉCIATION DU VÉHICULE	67%	- 4,0%
DÉPENSES ANNUELLES DE PÉAGE AUTOROUTIER :	230 €	+ 6,5 %
MONTANT DE LA TVA SUR LE PRIX D'ACHAT DE LA VOITURE (19,6%)	2 991 €	+ 3,0 %
ENSEMBLE DES TAXES SUR 1 LITRE DE GAS-OIL	0,510 €	+ 1,2 %
ENSEMBLE DES TAXES SUR LA PRIME D'ASSURANCE	133 €	+ 1,4 %

BUDGET ANNUEL 2002 BIS POUR UNE VOITURE DIESEL AYANT PARCOURU 11 220 KM

EN EUROS	HORS TAXES	TAXES	T.T.C.
ACHAT ET REPRISE	2 540	534	3 074
FRAIS FINANCIERS	309	60	369
ASSURANCE	499	133	632
CARBURANT	211	413	624
ENTRETIEN	622	122	744
GARAGE DU VÉHICULE	372	73	445
TOTAL HORS TAXES	4 553		
PÉAGE		141	141
TOTAL DES TAXES		1476	
TOTAL T.T.C.			6 029
COMPARAISON DIESEL/ESSENCE	+45,1%	+6,5%	+33,3%
PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE	0,406	0,131	0,537



ANNEXE 4 - SUITE

BUDGET ANNUEL 2002 POUR UNE VOITURE DIESEL A PRIX DE REVIENT KILOMETRIQUE IDENTIQUE A CELUI DU VEHICULE ESSENCE DE REFERENCE

En Euros	HORS TAXES		TAXES		T.T.C.	
	VÉHICULE DIESEL	VÉHICULE ESSENCE	VÉHICULE DIESEL	VÉHICULE ESSENCE	VÉHICULE DIESEL	VÉHICULE ESSENCE
ACHAT ET REPRISE	2 540	1 453	534	314	3 074	1 767
FRAIS FINANCIERS	309	210	60	41	369	251
ASSURANCE	499	374	133	99	632	473
CARBURANT	316	223	618	619	934	842
ENTRETIEN	930	506	183	99	1 113	605
GARAGE DU VÉHICULE	372	372	73	73	445	445
TOTAL HORS TAXES	4 966	3 138				
PÉAGE			201	141	201	141
TOTAL DES TAXES			1 802	1 386		
TOTAL T.T.C.					6 768	4 524
PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE	0,296	0,280	0,107	0,123	0,403	0,403

Le véhicule Essence parcourt 11 220 km
La voiture Diesel parcourt 16 793 km



ANNEXE 5

LE BUDGET ANNUEL 2002 DE L'AUTOMOBILISTE ANGLAIS

L'automobiliste anglais moyen possède une Ford Focus 6 CV, 5 portes, achetée à crédit, à raison de 80% sur 4 ans.

Cet automobiliste a parcouru 9 300 miles (14 950 km) en 2002.

Il parcourt 37,3 miles avec 1 gallon d'Euro Super Sans Plomb 95.

Il garde sa voiture 4 ans. Il n'a pas de taxe à payer pour obtenir la carte grise, ni pour circuler sur les autoroutes. La taxe sur la prime d'assurance est de 4%.

La TVA courante est de 17,5%. Elle s'applique à l'achat des voitures neuves.



ANNEXE 5 - SUITE

VALEUR DES VARIABLES EN £ STERLING	2001	2002	02 / 01
PRIX D'ACHAT DE LA VOITURE	11 745	11 745	=
PRIX DE LA CARTE GRISE	0	0	-
CONSOMMATION AUX 100 KM	7,6	7,6	=
PRIX D'UN GALLON DE SANS PLOMB 95	3,43	3,43	=
FORFAIT ENTRETIEN	754	779	+ 3,3 %
PRIX D'UN LOYER ANNUEL GARAGE	216	222	+ 2,8 %
MENSUALITÉ DU CRÉDIT	228	235	+ 3,1 %
PRIME D'ASSURANCE ANNUELLE	374	374	=
PRIX DE LA VIGNETTE	29	30	+ 3,4 %
POURCENTAGE DE DÉPRÉCIATION	0,62	0,60	- 2,0 %
PÉAGE	0	0	-
TAXES SUR LE PRIX D'ACHAT	1 749	1 749	=
TAXES SUR UN GALLON DE SANS PLOMB 95	2,80	2,66	- 5,0 %
TAXES SUR PRIME D'ASSURANCE	14,4	14,4	=

BUDGET ANNUEL 2002 DE L'AUTOMOBILISTE ANGLAIS (EN LIVRES STERLING)

TAXES		T.T.C	02 / 01
17,5 %	ACHAT ET REPRISE	1 762	- 3,2 %
17,5 %	FRAIS FINANCIERS	238	+ 3,1 %
4,0 %	ASSURANCE	374	=
321 %	CARBURANT SANS PLOMB 95	858	- 0,4 %
17,5 %	ENTRETIEN	779	+ 3,3 %
17,5 %	GARAGE DU VÉHICULE	222	+ 2,8 %
-	VIGNETTE	30	+ 3,4 %
-	PÉAGE	-	-
	TOTAL	4 263	- 0,6%

BUDGET ANNUEL 2002 DE L'AUTOMOBILISTE ANGLAIS (CONVERTI EN EUROS - 1£ = 1,558)

	H.T	TAXES	T.T.C
ACHAT ET REPRISE	2 335	409	2 744
FRAIS FINANCIERS	316	55	371
ASSURANCE	561	22	583
CARBURANT SANS PLOMB 95	302	1035	1 337
ENTRETIEN	1 033	181	1 214
GARAGE DU VÉHICULE	295	51	346
VIGNETTE	-	47	47
PÉAGE	-	-	-
TOTAL	4 842	1 800	6 642



ANNEXE 6

LE BUDGET ANNUEL 2002 DE L'AUTOMOBILISTE ALLEMAND

L'automobiliste allemand moyen a acheté en 2002 la Volkswagen Golf 1,6l, 5 portes, acquise à crédit, à raison de 80 % sur 4 ans.

Cet automobiliste a parcouru 14 350 km dans l'année avec une consommation de 8,6 litres aux 100 km d'Euro Super Sans Plomb 95.

Il garde sa voiture 4 ans.

Il n'a pas de taxe à payer pour obtenir la carte grise, ni pour circuler sur les autoroutes.

La TVA courante est de 16%. Elle s'applique à l'achat des voitures neuves.

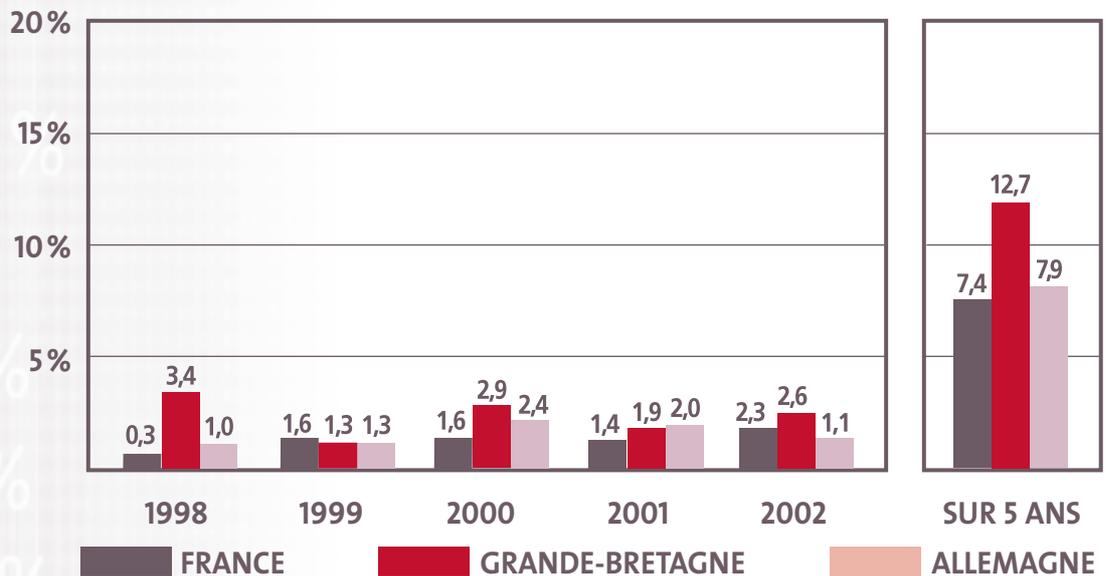
VALEUR DES VARIABLES EN EUROS	2001	2002	02 / 01
PRIX D'ACHAT DE LA VOITURE	16 310	16 410	+ 0,6 %
PRIX DE LA CARTE GRISE	0	0	-
CONSOMMATION AUX 100 KM	9,1	8,6	- 4,5 %
PRIX D'UN LITRE DE SANS PLOMB 95	0,942	1,027	+ 9,0 %
FORFAIT ENTRETIEN	1 083	1 088	+ 0,5 %
PRIX D'UN LOYER ANNUEL GARAGE	569	573	+ 0,7 %
MENSUALITÉ DU CRÉDIT	292	303	+ 3,7 %
PRIME D'ASSURANCE ANNUELLE	628	628	=
PRIX DE LA VIGNETTE	245	245	=
POURCENTAGE DE DÉPRÉCIATION	0,56	0,52	- 4,0 %
PÉAGE	0	0	-
TAXES SUR LE PRIX D'ACHAT	2 250	2 263	+ 0,6%
TAXES SUR UN LITRE DE SANS PLOMB 95	0,669	0,765	+ 14,3%
TAXES SUR PRIME D'ASSURANCE	86,6	86,6	=

BUDGET ANNUEL 2002 DE L'AUTOMOBILISTE ALLEMAND EN EUROS

TAXES		H.T	Taxes	T.T.C	02 / 01
16 %	ACHAT ET REPRISE	1 839	294	2 133	- 3,1 %
16 %	FRAIS FINANCIERS	303	49	352	+ 1,4 %
16 %	ASSURANCE	541	87	628	=
292 %	CARBURANT SANS PLOMB 95	323	944	1 267	+ 1,2 %
16 %	ENTRETIEN	938	150	1 088	+ 0,5 %
16 %	GARAGE DU VÉHICULE	494	79	573	+ 0,7 %
-	VIGNETTE	-	245	245	=
-	PÉAGE	-	-	-	-
	TOTAL	4 438	1 848	6 286	- 0,6 %

ANNEXE 7

TAUX D'INFLATION COMPARES DANS LES TROIS PAYS



ANNEXE 8

TAXES ENCAISSEES PAR L'ETAT EN 2002

ESTIMATION POUR 2002 EN EUROS

ETAT

TVA SUR VN	4,2 MILLIARDS
TVA SUR INTÉRÊTS CRÉDIT VN	0,06 MILLIARD
TAXES SUR ASSURANCES	4 MILLIARDS
TAXES DONT TVA SUR CARBURANT	30,3 MILLIARDS
TVA SUR ENTRETIEN	4,3 MILLIARDS
PÉAGES	5,3 MILLIARDS
VOITURES DE SOCIÉTÉ	0,6 MILLIARD
TAXES À L'ESSIEU	0,09 MILLIARD
CONTRIBUTION DES ASSURANCES À LA SÉCURITÉ SOCIALE	0,94 MILLIARD
CONTRIBUTION À LA GENDARMERIE D'AUTOROUTE	0,09 MILLIARD

REGIONS

CARTES GRISES ET PERMIS DE CONDUIRE	1,45 MILLIARD
-------------------------------------	---------------

DEPARTEMENTS

VIGNETTES (UTILITAIRES)	0,32 MILLIARD
-------------------------	---------------

TOTAL ESTIMATIF

51,65 MILLIARDS

51,65 MILLIARDS D'EUROS CORRESPONDENT À 339 MILLIARDS DE FRANCS.