



## GLOSSAIRE

0-9	A	B	C	D
E	F	G	H	I
J	K	L	M	N
O	P	Q	R	S
T	U	V	W	X
Y	Z			

### Boîte à variation continue (ou CVT ou V0)

Transmission proche d'une boîte de vitesses automatique. La particularité principale est d'intégrer un ensemble de deux poulies variables reliées par une courroie métallique, le tout générant les rapports de vitesses.

Gérée par un calculateur électronique, elle permet au conducteur de disposer d'un mode automatique ou séquentiel (plus de confort et d'économie).

### Boîte automatique

Boîte de vitesses capable de déterminer le meilleur rapport de transmission.

### Boîte de vitesse

M : boîte de vitesses mécanique pilotée par la main

La généralisation de la 5<sup>e</sup> vitesse, sur la plupart des véhicules, est un facteur de réduction des consommations par abaissement des régimes moyens d'utilisation des moteurs.

A : boîte de vitesses automatique, convertisseur de couple ou variateur continu.

L'émergence des boîtes de vitesses automatiques à 4 rapports ou plus tend à diminuer les écarts de consommation entre

transmissions automatiques et manuelles.

3, 4, 5 ou 6 : nombre de rapports de transmission de la boîte (marche avant).

### Bonus / Malus

Ce dispositif est instauré depuis janvier 2008 pour les voitures neuves dans le but d'inciter les achats de véhicules moins émetteurs de CO<sub>2</sub>. Le bonus est un « gain » en euros déduit (-) du prix d'achat du véhicule, le malus est une « taxe » en euros qui s'ajoute (+) au prix d'achat du véhicule. Tous deux sont calculés en fonction de l'étiquette énergie / CO<sub>2</sub> du véhicule.

### Brochure statistiques

Brochure éditée chaque année par l'ADEME qui a pour titre long « Évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques - Véhicules particuliers neufs vendus en France ». Cette brochure est destinée aux professionnels des transports tels que des journalistes, des constructeurs automobiles, des experts et chercheurs de bureaux d'études ou des ministères ... Elle présente, à l'aide de cartes, schémas et chiffres-clés, les évolutions techniques et environnementales des véhicules de ces dernières années en France et en Europe. Des comparaisons spécifiques sur l'année en cours et l'année précédente sont également mises en exergue.

Ce document est téléchargeable dans la médiathèque du site [ademe.fr](http://ademe.fr) (pdf en téléchargement et avec une version interactive type « flip book » permettant de télécharger des graphes).

### Car Labelling

« Car » en anglais signifie « véhicule ».

« Label » est étymologiquement employé en français pour le terme « étiquette ».

« Car labelling » est utilisé dans le cadre des actions mises en œuvre en Europe pour le respect de la directive européenne n°1999 / 94 / CE du 13 décembre 1999. Cette dernière, transposée en droit français par le Décret n° 2002-1508 du 23 décembre 2002 est à l'origine de la mission de l'ADEME consistant à éditer les informations relatives à l'étiquetage énergie / CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers neufs mis sur le marché chaque année.

Cette appellation est utilisée pour couvrir tout le dispositif d'informations mis en œuvre avec les palmarès des véhicules, le guide officiel, la brochure statistiques, le site Internet et son comparateur de véhicules.

### Carrosserie

La carrosserie est déterminée en fonction de la gamme des véhicules telle que définie par les constructeurs et l'UTAC.

- les coupés : ils se différencient des cabriolets équipés d'une capote, par leur toit rigide, éventuellement escamotable ;
- les véhicules tout-terrains / chemins : ces véhicules offrent des prestations spécifiques en matière de roulage en terrain accidenté (Toyota RAV4, Volkswagen Tiguan, Citroën C-Crosser...);
- les breaks : ils sont dérivés des berlines et s'en distinguent par le prolongement du toit au-dessus de l'espace de rangement arrière, offrant ainsi un volume de rangement plus grand qu'un simple coffre de berline ;
- les monospaces : ce sont des véhicules dotés d'une hauteur sous plafond plus importante que dans les berlines, offrant une posture assise plus droite et une modularité des agencements intérieurs plus grande, rendues possibles par la grande taille et la hauteur de l'espace intérieur. Cette catégorie se décline dans différentes tailles de véhicules, avec les appellations monospace pour la

hauteur de l'espace intérieur. Cette catégorie se trouve dans différentes gammes de véhicules, avec les appellations minospace pour la gamme supérieure (Renault Espace...), monospace compact pour les gammes moyennes (Citroën C4 Picasso, Dacia Loggy...), minospace pour la gamme inférieure (Fiat Idea ou Peugeot 1007...). Cela donne des véhicules plus hauts, offrant une prise au vent plus importante que les berlines ;

- les combispaces (Citroën Berlingo, Fiat Doblo, Opel Combo...) : ils sont directement dérivés des petits véhicules utilitaires, mais sont équipés de deux rangées de sièges, et bénéficient d'un plus grand confort et de finitions généralement plus soignées. Ce sont également des véhicules hauts ;
- les minibus (Mercedes Vito, Peugeot Expert, Renault Trafic, Volkswagen Transporter...) : ils peuvent transporter entre 9 et 17 personnes.

### Classe CO<sub>2</sub>

7 classes spécifiant les niveaux d'émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule neuf figurent sur l'étiquette énergie / CO<sub>2</sub> mise sur ce véhicule dans les points de vente. A chaque classe correspond une lettre (de A à G) et une couleur (vert jaune orange, rouge).

Classe A : émissions de CO<sub>2</sub> inférieures ou égales à 100 g / km Classe B : de 101 à 120 g / km Classe C : de 121 à 140 g / km Classe D : de 141 à 160 g / km Classe E : de 161 à 200 g / km Classe F : de 201 à 250 g / km Classe G : supérieures à 250 g / km

### CNIT

Code National d'Identification du Type pour les véhicules couverts par une réception européenne. Un n° (n° de CNIT) est attribué à tout véhicule couvert par une réception européenne, ce n° est propre au véhicule.

### CO<sub>2</sub> (Dioxyde de carbone)

La combustion des carburants dans les moteurs produit des gaz dont le plus important est le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Ce gaz intervient avec d'autres gaz dans le phénomène, dit d'effet de serre qui contribue au changement climatique. Afin de répondre aux objectifs fixés par le protocole de Kyoto, la France s'est engagée à réduire les consommations et les émissions unitaires des véhicules. Par ailleurs, différentes mesures de réduction des émissions ont été mises en place en France ces dernières années, comme le dispositif du bonus / malus, les taxes sur les véhicules d'occasion et sur les véhicules de société ou encore l'étiquetage énergie / CO<sub>2</sub> mis en place au niveau européen.

### Diesel (véhicule)

Diesel est un nom propre (l'ingénieur franco-allemand Rudolf Diesel a conduit des travaux sur le moteur « Diesel » entre 1893 et 1897) c'est pourquoi le D s'écrit en capitale. Le moteur Diesel n'acceptant que du carburant gazole (GO) le terme de Diesel pour le carburant est devenu d'usage courant.

Ces véhicules rejettent du CO<sub>2</sub> ainsi que des polluants dans l'air ambiant. Du fait de l'augmentation du coût du pétrole, leur prix de revient au kilomètre est de plus en plus important. Les moteurs à essence produisent moins d'oxydes d'azote et nettement moins de particules que les Diesel non équipés en filtre à particules.

### Dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)

La combustion des carburants dans les moteurs produit des gaz dont le plus important est le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Ce gaz intervient avec d'autres gaz dans le phénomène, dit d'effet de serre qui contribue au changement climatique. Afin de répondre aux objectifs fixés par le protocole de Kyoto, la France s'est engagée à réduire les consommations et les émissions unitaires des véhicules. Par ailleurs, différentes mesures de réduction des émissions ont été mises en place en France ces dernières années, comme le dispositif du bonus / malus, les taxes sur les véhicules d'occasion et sur les véhicules de société ou encore l'étiquetage énergie / CO<sub>2</sub> mis en place au niveau européen.

### E85

Appelé également superéthanol-E85, ce carburant est composé d'un biocarburant d'origine agricole, l'éthanol, mélangé (jusqu'à 85 %) avec de l'essence sans plomb. L'E85 a l'avantage de présenter un bilan CO<sub>2</sub> plus favorable que les carburants classiques (essence et gazole) et d'être moins sensible aux fluctuations du prix du pétrole. Les véhicules roulant à l'E85 émettent également très peu d'oxydes d'azote et pratiquement pas de particules.

### Électrique (véhicule)

Les véhicules électriques sont dotés d'un moteur électrique alimenté par des batteries embarquées. La recharge des batteries se fait principalement en branchant le véhicule au réseau d'électricité (sur le réseau domestique ou sur une borne de recharge publique). Ces véhicules présentent l'avantage de n'émettre ni CO<sub>2</sub> ni polluant atmosphérique en roulage. Ils disposent d'une autonomie de l'ordre de 150 km.

### Électrique à prolongateur d'autonomie (véhicule)

Certains véhicules électriques sont dotés de prolongateurs d'autonomie. Il s'agit de véhicules électriques, toujours rechargeables par branchement sur le réseau électrique, mais dotés d'un moteur thermique d'appoint qui permet de générer de l'électricité pour alimenter les batteries lorsqu'elles sont vides.

### Emissions de polluants

Les valeurs disponibles d'émission de polluants réglementés (CO, HC, NO<sub>x</sub>, particules) sont celles issues des essais d'homologation effectués sur cycle NEDC (New European Driving Cycle). Aussi appelé Motor Vehicle Emissions Group (MVEG), c'est un cycle de conduite automobile conçu pour imiter de façon reproductible les conditions rencontrées sur les routes européennes. Dans la réalité, des différences apparaissent entre les valeurs conventionnelles de consommation et d'émission issues des essais d'homologation sur cycle NEDC et les valeurs réelles. Ces écarts sont liés à de nombreux facteurs qui augmentent la consommation ainsi que le volume de CO<sub>2</sub> et de polluants rejetés tels que : le style de conduite, l'entretien du véhicule, les conditions de circulation...

Pour chaque polluants trois cas sont possibles :

- la valeur d'émission issue de l'homologation a été transmise par l'UTAC, son unité est le g / km ;
- la valeur d'émission issue de l'homologation n'a pas été transmise par l'UTAC (NC) ;
- la valeur n'existe pas car l'homologation du véhicule pour ce polluant ne figure pas dans le cadre réglementaire (-).

Il existe deux stratégies d'essai d'homologation :

- la première consiste en une approche fine des émissions par type de véhicule. Elle implique un nombre d'essais important,
- la deuxième réside en une minimisation des coûts des essais. On effectue une homologation d'un véhicule « enveloppe », le plus lourd par exemple d'une même série de véhicules à motorisation identique. Les modèles les plus légers peuvent ainsi présenter des émissions « surévaluées ».

Pour tenir compte de cette spécificité des essais, les tableaux de données présentent un affichage des polluants pour chaque CNIT avec deux cas de figure:

- si la masse du modèle considéré est identique à celle du modèle « enveloppe », on affiche les valeurs réelles mesurées,
- si la masse du modèle considéré est inférieure à celle du modèle « enveloppe », on affiche les valeurs de polluants avec un signe inférieur ou égal.

Compte tenu notamment de ces stratégies d'homologation, les valeurs associées aux véhicules ne peuvent être utilisées pour constituer la base d'un classement de leurs performances en dessous du seuil réglementaire. Il convient de noter également que ces valeurs ne traduisent qu'un niveau d'émissions à l'instant de la mesure de l'homologation sur un véhicule prototype. L'objet de cette mesure n'est pas d'atteindre la meilleure valeur mais de valider que les véhicules couverts par celle-ci sont conformes à la norme. Par ailleurs, la mesure des émissions des véhicules ne traduit qu'une partie des exigences réglementaires, l'homologation s'attache également à la validation de l'efficacité dans le temps du système de dépollution du véhicule (au moins jusqu'à 160 000 km) ainsi que de son outil de diagnostic embarqué (système permettant de signaler au conducteur une défaillance du système de dépollution du véhicule). La procédure d'homologation intègre également des modalités de vérification de la conformité des véhicules produits en série par rapport au prototype homologué et du respect de la conformité des véhicules au cours de leur vie.

## Energie

La terminologie officielle des carburants pour les véhicules immatriculés en France est fixée par Arrêté du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Cette terminologie est reprise dans les données fournies par l'Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle (UTAC) et qui alimentent le site Carlabelling.

ES : essence sans plomb 95

EE : essence / électrique (rechargeable)

GO : gazole

GL : gazole / électrique (rechargeable)

EH : essence / électrique (non rechargeable)

EL : électrique

ES / GP : bicarburation essence / Gaz de Pétrole Liquéfié - GPL (données consommations essence)

GH : gazole / électrique (non rechargeable)

GP / ES : bicarburation essence / Gaz de Pétrole Liquéfié - GPL (données consommations GPL)

ES / GN : bicarburation essence / Gaz Naturel Véhicule - GNV (données consommations essence)

GN / ES : bicarburation essence / Gaz Naturel Véhicule - GNV (données consommations GNV)

GN : monocarburation Gaz Naturel Véhicule - GNV

FE : véhicule E85 (ou superéthanol-E85)

## Enveloppe (véhicule)

Le véhicule dit « véhicule enveloppe » est un véhicule qui intègre tous les accessoires (climatisation, ...). Il a un poids plus important que celui des véhicules de même marque et même modèle.

Il est concerné par les essais d'homologation de l'UTAC et notamment pour les émissions des polluants réglementés dans le cadre de la norme Euro (CO, HC, NO<sub>x</sub>, particules) :

Il existe en effet deux stratégies d'essai d'homologation :

- la première consiste en une approche fine des émissions par type de véhicule. Elle implique un nombre d'essais important ,
- la deuxième réside en une minimisation des coûts des essais. On effectue une homologation d'un véhicule « enveloppe », le plus lourd par exemple d'une même série de véhicules à motorisation identique. Les modèles les plus légers peuvent ainsi présenter des émissions « surévaluées ».

Pour tenir compte de cette spécificité des essais, les tableaux de données présentent un affichage des polluants pour chaque CNIT avec deux cas de figure:

- si la masse du modèle considéré est identique à celle du modèle " enveloppe ", on affiche les valeurs réelles mesurées,
- si la masse du modèle considéré est inférieure à celle du modèle " enveloppe ", on affiche les valeurs de polluants avec un signe inférieur ou égal.

Compte tenu notamment de ces stratégies d'homologation, les valeurs associées aux véhicules ne peuvent être utilisées pour constituer la base d'un classement de leurs performances en dessous du seuil réglementaire.

Il convient de noter également que ces valeurs ne traduisent qu'un niveau d'émissions à l'instant de la mesure de l'homologation sur un véhicule prototype. L'objet de cette mesure n'est pas d'atteindre la meilleure valeur mais de valider que les véhicules couverts par celle-ci sont conformes à la norme. Par ailleurs, la mesure des émissions des véhicules ne traduit qu'une partie des exigences réglementaires, l'homologation s'attache également à la validation de l'efficacité dans le temps du système de dépollution du véhicule (au moins jusqu'à 160 000 km) ainsi que de son outil de diagnostic embarqué (système permettant de signaler au conducteur une défaillance du système de dépollution du véhicule). La procédure d'homologation intègre également des modalités de vérification de la conformité des véhicules produits en série par rapport au prototype homologué et du respect de la conformité des véhicules au cours de leur vie.

## Essence (véhicule)

Ces véhicules sont dotés d'un moteur thermique alimenté par de l'essence sans plomb. Ils rejettent du CO<sub>2</sub> ainsi que des polluants dans l'air ambiant. Du fait de l'augmentation du coût du pétrole, leur prix de revient au kilomètre est de plus en plus important. Les moteurs à essence produisent moins d'oxydes d'azote et nettement moins de particules que les Diesel non équipés en filtre à particules.

## Etiquette énergie / CO<sub>2</sub>

Comportant sept classes de A à G de couleurs différentes (classes CO<sub>2</sub>), l'étiquette énergie / CO<sub>2</sub> permet à tout acheteur potentiel d'une automobile d'être renseigné de manière lisible et comparative sur ses émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Figurent également sur l'étiquette les consommations de carburant.

## GNV (véhicule)

Ces véhicules sont, le plus souvent, dotés d'un moteur thermique conçu pour fonctionner en bicarburant, c'est-à-dire soit avec du Gaz Naturel Véhicules (GNV), soit avec de l'essence sans plomb. Le GNV, constitué très majoritairement de méthane, est stocké sous pression (200 bars) dans des réservoirs. Leur autonomie est, suivant les modèles de véhicule, de 200 à 400 km en carburant GNV ; la présence d'un réservoir d'essence permet cependant d'accroître cette autonomie. Néanmoins, les points de distribution de GNV en France restent peu nombreux. Sur le plan environnemental, les véhicules au GNV sont moins bruyants que les Diesel, leurs émissions de gaz à effet de serre sont équivalentes à ceux fonctionnant au gazole ou au GPL. Ils ne rejettent pratiquement pas de particules et très peu d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).

NB : en plus de l'offre constructeurs, des véhicules neufs GNV sont disponibles auprès d'équipementiers (voir la [liste](#))

## GPL (véhicule)

Ces véhicules sont dotés d'un moteur thermique Ces véhicules sont dotés d'un moteur thermique conçu pour fonctionner en bicarburant. Ils roulent soit en mode essence soit en mode gaz, avec un carburant spécifique, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) qui est un mélange de butane et de propane. Les points de distribution de GPL sont moins nombreux que pour les carburants plus classiques. Les véhicules au GPL, comme ceux au GNV, ne produisent pratiquement pas de particules et très peu d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Leurs émissions de CO<sub>2</sub> sont comparables à celles des véhicules Diesel.

NB : en plus de l'offre constructeurs, des véhicules neufs GPL sont disponibles auprès d'équipementiers (voir la [liste](#))

## Hybride non rechargeable (véhicule)

Ces véhicules sont dotés de deux moteurs, un moteur thermique et un moteur électrique. Le véhicule est propulsé avec l'un et / ou l'autre de ces deux moteurs selon les besoins. De manière générale, l'utilisation des moteurs thermique et électrique permet d'optimiser la gestion de l'énergie à bord du véhicule et ainsi d'obtenir un meilleur rendement.

Le moteur électrique est alimenté par des batteries embarquées dans le véhicule. Ces batteries sont rechargées soit par le moteur thermique, soit par le moteur / générateur qui transforme, en phase de décélération, de descente ou de freinage, une part de l'énergie emmagasinée par le véhicule du fait de sa masse et de sa vitesse. Pour ces véhicules donc, et contrairement aux véhicules dits « électriques » et aux véhicules « hybrides rechargeables », les batteries n'ont pas besoin d'être rechargées par branchement sur le réseau électrique.

Grâce au moteur thermique, l'autonomie de ces véhicules est importante (plusieurs centaines de kilomètres). Le moteur électrique

participe de son côté à réduire les rejets de CO<sub>2</sub> et de polluants en combinant son action à celle du moteur thermique de manière optimale.

## Hybride rechargeable (véhicule)

Pour ces véhicules, contrairement aux véhicules « hybrides non rechargeables », les batteries peuvent être rechargées par branchement sur le réseau électrique ce qui permet d'augmenter leur plage d'utilisation en mode « électrique » et augmente ainsi leur performance environnementale par rapport à un véhicule hybride classique (non rechargeable).

## Hydrocarbures (HC)

Les Hydrocarbures sont les composés organiques contenant exclusivement des atomes de carbone (C) et d'hydrogène (H). Les HC émis sous forme de gaz dans l'air ambiant font partie des COV (Composés organiques volatils). Certains HC, comme le benzène, sont nocifs pour la santé humaine, il sont donc réglementés et surveillés dans l'air ambiant (notamment le benzène). Ils participent également, comme l'ensemble des COV à la formation d'ozone troposphérique (également nocif pour la santé humaine), dont ils sont l'un des précurseurs avec les NO<sub>x</sub> sous l'effet du rayonnement solaire, et contribuent également à la formation de particules.

## Hydrocarbures non méthaniques (HCNM)

Ensemble des hydrocarbures hors méthane (gaz à effet de serre qui, aux concentrations observées dans l'air ambiant, n'a pas d'impact direct sur la santé).

## Malus annuel

Un malus annuel d'un montant de 160 € par an est dû par les propriétaires et les locataires des véhicules achetés en 2013 et dont le taux d'émission de CO<sub>2</sub> est supérieur à 190 g de CO<sub>2</sub> / km. Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une réception communautaire et ayant été immatriculés pour la première fois en France à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, le malus annuel sera à régler à compter de 2014.

Les redevables seront informés du malus à payer par l'Administration, qui leur adressera un titre de perception. Les sociétés soumises à la taxe sur les véhicules de société (TVS) sont exonérées de ce malus annuel.

## Malus / Bonus

Ce dispositif est instauré depuis janvier 2008 pour les voitures neuves dans le but d'inciter les achats de véhicules moins émetteurs de CO<sub>2</sub>. Le bonus est un « gain » en euros déduit (-) du prix d'achat du véhicule, le malus est une « taxe » en euros qui s'ajoute (+) au prix d'achat du véhicule. Tous deux sont calculés en fonction de l'étiquette énergie / CO<sub>2</sub> du véhicule.

## Monoxyde de carbone (CO)

Le monoxyde de carbone est composé d'un atome de carbone et d'un atome d'oxygène. Ses émissions proviennent d'une combustion incomplète de composés carbonés.

Accentuées par une faible alimentation d'air ou une mauvaise ventilation, les émanations de ce gaz peuvent être très toxiques pour l'Homme et les mammifères.



## Norme Euro

Norme européenne d'émission de polluants.

L'introduction de la norme Euro a eu lieu dès 1993 en Europe pour réduire les émissions directes de polluants en sortie du pot d'échappement des véhicules. Tous les 4 à 5 ans, la norme progresse, avec des seuils d'émissions plus sévères, révisés à la baisse. Le contrôle des émissions s'effectue directement sur banc d'essai, par l'Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle (UTAC).

La norme EURO 5 est actuellement en application depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2009 et sera remplacée par la norme EURO 6 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015

Voir : [page Enjeu de l'air](#)

## Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)

Les oxydes d'azote comprennent le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Ces composés sont essentiellement émis lors des phénomènes de combustion. Le dioxyde d'azote est un polluant nocif pour la santé humaine, dont les concentrations sont réglementées et surveillées dans l'air ambiant. Il est rencontré en milieu urbain et c'est souvent un bon traceur des émissions du trafic routier. Les oxydes d'azote participent également à la formation de l'ozone (gaz nocif pour la santé humaine) dont ils sont l'un des précurseurs avec les COV sous l'effet du rayonnement solaire, et contribuent également à la formation de particules.

## Palmarès ADEME

Grand classement annuel de l'ADEME des véhicules du marché (Diesel, essence et hybride) les plus performants sur le plan écologique, c'est à dire les moins émetteurs de CO<sub>2</sub>. Ce classement comporte les véhicules correspondants aux 10 premières meilleures valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Le palmarès figure dans les publications annuelles du « Car Labelling » et sur le site <http://carlabelling.ademe.fr>, et est publié également dans la presse automobile professionnelle.

## Particules

Les particules en suspension dans l'air sont nocives pour la santé humaine. La surveillance et la réglementation portent sur les particules inhalables, c'est-à-dire les particules dont le diamètre est inférieur à 10 µm (ce sont les PM10), et les particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 µm (ce sont les PM2,5).

## Polluants

Un polluant désigne un agent physique, chimique ou biologique qui provoque une gêne ou une nuisance dans le milieu liquide ou gazeux. Au sens large, le terme désigne des agents qui sont à l'origine d'une altération des qualités du milieu, même s'ils y sont présents à des niveaux inférieurs au seuil de nocivité. Dans le cas de la qualité de l'air ambiant, les principaux polluants liés aux émissions du trafic véhiculaire sont les particules, le dioxyde d'azote, certains COV, et l'ozone.

Voir : [Emissions de polluants](#)

## Puissance réelle

La puissance réelle d'un véhicule est une donnée importante, la consommation d'un véhicule étant étroitement liée à la puissance qu'il développe. Cette puissance réelle, mesurée sur l'arbre moteur, est exprimée en kilowatts (kW).

## Taxe additionnelle

Le barème de la taxe additionnelle sur la carte grise est fonction du niveau d'émission de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) du véhicule. Le montant de celle-ci s'ajoute au prix de base de la carte grise. Elle s'applique lors de toutes les immatriculations ou transactions portant sur les véhicules d'occasion dont la première mise en circulation est postérieure au 1<sup>er</sup> juin 2004 (les émissions de CO<sub>2</sub> sont mentionnées sur la carte grise depuis cette date).

## Taxe sur les véhicules de société (TVS)

Les véhicules de sociétés sont les véhicules utilisés par les sociétés. Ils peuvent être **possédés** ou **loués** par la société ou possédés par les salariés (dans ce cas, la société rembourse les frais kilométriques et la TVS s'applique au prorata en fonction du nombre de km remboursés).

Les sociétés sont soumises à la taxe **annuelle** sur leurs véhicules (TVS) lorsqu'elles utilisent leurs véhicules en France et qu'ils sont immatriculés dans la catégorie des voitures particulières. Les modalités et barèmes sont détaillés sur le [site Internet du ministère des finances](#).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, la TVS est calculée par l'addition de deux montants :

- **un nouveau montant relatif aux émissions de « polluants atmosphériques »**

Ce montant s'applique uniquement pour les véhicules mis en circulation **à partir de 2011** et diffère selon l'énergie utilisée par le véhicule :

**20 €** pour les véhicules essence, bicarburation (GPL ou GNV), monocarburation Gaz Naturel Véhicule (GNV) et superéthanol-E85 ainsi que pour les véhicules hybrides essence (EE ou EH) émettant plus de 110 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru ;

**40 €** pour les véhicules Diesel ainsi que pour les véhicules hybrides Diesel (GL ou GH) émettant plus de 110 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru.

*NB : ne sont pas concernés, les véhicules mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les véhicules électriques et les véhicules hybrides (rechargeables ou non) combinant l'énergie électrique et une motorisation Diesel et émettant jusqu'à 110 grammes de CO<sub>2</sub> /km.*

/MII.

- **un montant relatif aux émissions de CO<sub>2</sub>**

**Ce montant varie selon la puissance fiscale du véhicule** si le véhicule est utilisé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006 avec une première mise en circulation avant le 1<sup>er</sup> juin 2004, ou pour véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception communautaire(\*).

**Ce montant varie selon les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule** s'il s'agit de véhicules possédés ou utilisés par la société après le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et qui ont fait l'objet d'une réception communautaire avec une première mise en circulation à compter du 1<sup>er</sup> juin 2004.

*NB : ne sont pas concernés, les véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation essence ou Diesel et émettant jusqu'à 110 grammes de CO<sub>2</sub> / km.*

*(\*): c'est-à-dire les véhicules qui font l'objet d'une réception nationale ou à titre isolé (ex : les véhicules importés du marché américain où les informations sur les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas nécessairement disponibles)*

## UTAC

Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle (UTAC) en charge de l'homologation des véhicules neufs mis sur le marché en France. C'est à partir des données de l'UTAC, complétées par l'ADEME en ce qui concerne les données écologiques et réglementaires, qu'est construit le dispositif annuel d'informations de l'ADEME sur le « Car labelling ».

Actualisé le 15/01/2014