

## APPENDICE

L'introduction de la taxe sur les véhicules à moteur a principalement une incidence économique, sur le cadre de vie et l'environnement naturel et sur la société.

### **1 Incidence économique**

#### **1.1 Étendue de l'incidence**

Majeur. Toutes les entreprises et les personnes qui utilisent des véhicules assujettis à la taxe en vertu de la loi sont touchées. L'achat et la possession de voitures particulières deviendront en moyenne plus chers qu'aujourd'hui, mais les changements spécifiques pour un propriétaire ou un propriétaire potentiel d'une voiture dépendront très fortement du type de voiture possédée ou dont l'achat est prévu. Dans l'ensemble, le coût de possession d'une voiture augmentera de 5 à 15 %. Les voitures plus polluantes et plus lourdes seront soumises à une charge fiscale plus élevée. À mesure que le véhicule vieillit, la charge fiscale diminue et les véhicules plus anciens sont également assujettis à une imposition plus faible au moment de l'achat.

En général, la hausse des prix entraîne une baisse de la demande (bien qu'il existe des exceptions, telles que les biens de luxe). Il est difficile d'estimer exactement la diminution à venir du nombre de véhicules possédés et achetés en Estonie, mais cette élasticité comportementale a été analysée ailleurs.<sup>1</sup> Sur cette base, tant la taxe annuelle sur les véhicules à moteur que la taxe d'enregistrement ont une faible incidence sur la possession et le kilométrage des voitures et sur le carburant ainsi consommé. La taxe d'enregistrement a un effet plus important que la taxe sur les véhicules à moteur, bien que toutes les élasticités estimées soient inférieures à 1, ce qui signifie qu'une augmentation de prix de 1 % réduit la demande de moins de 1 %. L'élasticité attendue se range plutôt entre -0,1 et -0,3 par rapport à l'augmentation du coût des voitures. Elle est plus élevée à long terme. Dans l'ensemble, on peut s'attendre à ce que l'introduction de la taxe sur les véhicules à moteur ait pour effet de diminuer le rythme de l'augmentation du nombre de véhicules et, dans l'ensemble, le parc automobile estonien diminuera de 1 à 3 % par rapport à un scénario sans intervention. Ce résultat doit être considéré comme un nouvel équilibre empirique qui ne peut pas être explicitement défini dans le temps. Mais on peut dire que la plupart des changements attendus se concrétiseront d'ici 5 à 10 ans, ce qui est un cycle typique de remplacement de véhicules d'affaires et de véhicules privés. En outre, cela concerne en particulier les véhicules imposables du parc automobile qui font l'objet d'une utilisation active. Une réduction supplémentaire du parc automobile peut se faire au détriment des véhicules hors d'usage.

Les dépenses en carburant diminueront pour les consommateurs qui optent pour des véhicules dont la consommation de carburant et, partant, les émissions de carbone, sont plus faibles. La section suivante (6.2) fournit une estimation des économies de carbone réalisées par les véhicules à la suite de l'introduction de la taxe. Étant donné que les émissions de carbone sont directement liées à la quantité de carburant consommée, les économies de coûts approximatives sur le carburant peuvent également être estimées, en supposant que le prix du carburant reste au niveau actuel. En conséquence, les dépenses annuelles en carburant diminueront de 70 à 100 millions d'euros d'ici 2030 par rapport à un scénario sans taxe.

L'incidence spécifique de la taxe sur les véhicules à moteur sur la croissance économique est difficile à estimer. L'incidence dépendra beaucoup du climat économique global et de la

---

<sup>1</sup> [https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/vehicle\\_tax\\_study\\_15-02-2002.pdf](https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf).

capacité des concessionnaires de véhicules à réagir à l'évolution de la situation, ainsi que de la volonté des consommateurs de changer leurs habitudes. Surtout, l'augmentation de l'imposition a un effet redistributif entre les secteurs privé et public, et le lien entre l'importance du secteur public et la croissance économique n'est pas fort. Le ministère des finances procédera à une évaluation plus détaillée de l'incidence de la taxe sur les véhicules à moteur sur la croissance économique au cours de la préparation des prévisions économiques ultérieures, après l'adoption du projet de loi sur les impôts, en tenant compte du cycle économique et d'autres changements de politique.

### ***1.2 Fréquence de l'incidence***

La taxe sur les véhicules à moteur doit être acquittée une fois par an et, par conséquent, son incidence est continue. La taxe d'enregistrement d'un véhicule à moteur est acquittée une fois, lors de l'inscription du véhicule à moteur au registre.

### ***1.3 Taille du groupe cible concerné***

Selon l'introduction au chapitre, 505 111 voitures sont détenues par des personnes physiques et 232 121 par des personnes morales, dont 100 992 par une société de location. On dénombre 52 881 personnes morales qui possèdent au moins une voiture. Le nombre de propriétaires de voitures parmi les personnes physiques est de 425 258. En 2021, 14 entreprises étaient actives dans la production de véhicules à moteur en Estonie, avec un chiffre d'affaires de 17 millions d'euros, ce qui représente une très faible part de l'activité économique totale de l'Estonie. Un secteur plus important est impliqué dans la vente en gros, la vente au détail et la réparation de véhicules à moteur et de motocyclettes. Il comprenait 4 209 entreprises (3,3 % de l'ensemble) en 2021, avec un chiffre d'affaires de 4,2 milliards d'euros (5,2 % du chiffre d'affaires total) et une valeur ajoutée de 480 millions d'euros (2,5 % de la valeur ajoutée totale). En 2021, 41 entreprises ont réalisé des ventes au détail de carburants, avec un chiffre d'affaires de 1,4 milliard d'euros (1,8 % du chiffre d'affaires total) et une valeur ajoutée de 110 millions d'euros (0,6 % de la valeur ajoutée totale).

### ***1.4 Risque d'effets indésirables***

Une proportion importante du groupe cible est constituée de personnes morales. L'incidence sera plus importante sur les entreprises où les voitures représentent une part importante des coûts d'exploitation (par exemple, coursiers ou sociétés de location). Dans le même temps, il est probable que ces entreprises présentent également un taux d'utilisation plus élevé de leurs voitures et un intervalle de remplacement plus court, de sorte qu'elles seront en mesure de réduire leur charge fiscale plus rapidement en choisissant des véhicules avec une charge fiscale plus faible. Les concessionnaires automobiles et les financiers sont un autre groupe cible de personnes morales qui seront touchées par la taxe sur les véhicules à moteur. La taxe sur les véhicules à moteur peut affecter la concurrence entre eux en fonction des types de voitures qui sont principalement vendues et de l'ampleur de l'augmentation de la charge fiscale qui sera supportée en interne afin de rester concurrentiels par rapport à leur gamme de modèles. Comme indiqué à la sous-section 6.1.1, les ventes de véhicules ne devraient pas diminuer sensiblement, mais il est probable qu'un changement se produira dans les types de véhicules préférés par les consommateurs — les véhicules à faible intensité de carbone et les véhicules plus légers seront moins touchés par la taxe sur les véhicules à moteur, ce qui les rendra plus attrayants pour les consommateurs. Une incidence négative majeure distincte pourrait être ressentie par les musées et les collectionneurs de voitures qui possèdent un grand nombre de véhicules. En coopération avec le ministère de la culture, des mesures visant à alléger la charge de la taxe sur les véhicules à moteur pesant sur les musées agréés seront élaborées avant la promulgation de la loi.

La taxe sur les véhicules à moteur a un effet inflationniste, dont l'ampleur exacte est difficile à estimer, car elle dépend de l'incidence de la taxe sur le prix du marché des véhicules. Cela dépendra par ailleurs de l'évolution des préférences des consommateurs et de la capacité des vendeurs à absorber les hausses d'impôts, par exemple au détriment de la rentabilité ou en les transférant aux prix d'autres produits et services offerts (pièces détachées, produits consommables, entretien, assurance, réparations, etc.).

Avec l'introduction de la loi, il existe un risque que des véhicules soient immatriculés dans un autre pays afin d'éviter l'imposition. Afin d'atténuer ce risque, le ministère des finances élaborera, dans le cadre de la prochaine étape, des mesures visant à prévenir le contournement et à analyser la taxation des véhicules à moteur munis de plaques d'immatriculation circulant en Estonie.

## **2 Incidence sur le milieu de vie et le milieu naturel**

### **2.1 Étendue de l'incidence**

Moyenne. L'incidence sur le milieu de vie et le milieu naturel résultera d'un changement dans les préférences des propriétaires de véhicules en ce qui concerne la possession et l'utilisation du véhicule ainsi que les types de véhicules utilisés. Comme décrit ci-dessus, le changement attendu dans son ensemble n'est pas significatif en termes de nombre de véhicules utilisés. En Estonie, il y a une tendance à la croissance, que la taxe sur les véhicules à moteur devrait contribuer à ralentir. Dans le contexte du réchauffement climatique, il est pertinent de cibler les véhicules à moteur à combustion interne principalement en raison des émissions atmosphériques de carbone résultant de leur utilisation.

D'après les paramètres de ce projet de loi, l'incidence de la taxe sur les émissions de carbone a été estimée de deux façons. L'objectif de la première estimation est de déterminer l'incidence de l'augmentation du coût des véhicules sur leur utilisation dans son ensemble, tandis que la seconde est axée sur l'évolution du parc de véhicules. Les émissions de carbone sont affectées à la fois par le kilométrage total et par les types de véhicules conduits. La première estimation a été établie par le Centre estonien de recherche sur l'environnement, qui évalue l'incidence de la taxe sur le nombre de voitures et donc sur le kilométrage, ce à partir de quoi une évolution des émissions de gaz à effet de serre a été déduite. Le calcul est basé sur les statistiques du centre d'immatriculation des véhicules à moteur pour les voitures particulières immatriculées (catégorie M1, catégorie M1G) et les camionnettes (N1, catégorie N1G) à la fin de 2021. Les véhicules dont l'immatriculation est suspendue ont été exclus de l'ensemble de données (on suppose que ces véhicules ne circulent ou n'existent plus et que le propriétaire n'a pas retiré le véhicule du registre). En outre, les véhicules présentant des données techniques incomplètes (masse maximale, indicateur de CO<sub>2</sub> selon les deux normes) ont été exclus. Les estimations de CO<sub>2</sub> pour les véhicules restants étaient fondées sur la norme d'émission WLTP (représentant l'approche la plus récente et la plus précise). Pour les véhicules qui ont une valeur basée sur NECD (ancienne norme) mais pas sur WLTP, la valeur WLTP a été ajoutée en utilisant un coefficient approprié, étant donné que la valeur WLTP est supérieure à celle du NECD. Ensuite, les véhicules ont été regroupés en classes selon le paramètre du CO<sub>2</sub> et le nombre de véhicules dans chaque classe a été calculé après le traitement des données brutes. Par la suite, le pourcentage de chaque classe en % de la population a été déterminé et utilisé pour un modèle de données COPERT<sup>2</sup>, qui a également été appliqué dans l'inventaire national des gaz à effet de serre pour 2021, afin de fournir une

---

<sup>2</sup> <https://www.emisia.com/utilities/copert/>

vue d'ensemble du parc total de véhicules. Sinon, en raison de l'incomplétude des données d'enregistrement, un nombre considérable de véhicules serait omis de l'estimation, en particulier dans le cas de la taxe sur les véhicules à moteur.

Les composantes de la taxe ont été calculées par groupement (distinction entre les voitures particulières et les camionnettes). Le montant moyen de la base et des autres éléments de la taxe pour cette catégorie a été calculé selon la catégorie de véhicule. Pour chaque composante de la taxe et catégorie de véhicule, les coûts annuels moyens par classe énergétique ont été pris en compte, en calculant à la dernière étape la taxe annuelle moyenne pondérée sur les véhicules à moteur et la taxe d'enregistrement (en tenant compte de la structure du parc automobile). Le résultat indique une réduction annuelle des gaz à effet de serre de 14,6 kt équivalent CO<sub>2</sub>. Cumulativement, le résultat est une réduction des émissions de 203 088 kt équivalent CO<sub>2</sub>.

Cette estimation présente des limites importantes. Premièrement, les élasticités utilisées n'ont pas été mises à jour et peuvent ne plus s'appliquer. Deuxièmement, on estime que l'incidence sur l'environnement sera plus élevée si la structure du parc automobile change de manière que les véhicules à charge environnementale inférieure deviennent préférables. L'élasticité utilisée dans le modèle est principalement basée sur une diminution globale de l'utilisation du véhicule après qu'elle soit devenue plus coûteuse pour les consommateurs. Toutefois, si la taxe est principalement basée sur des caractéristiques environnementales, elle peut entraîner un changement dans la structure du parc automobile sans nécessairement réduire le nombre de véhicules possédés par habitant, le kilométrage ou d'autres avantages liés à la possession d'un véhicule. Bref, il sera possible de faire les mêmes trajets avec des émissions plus faibles, mais l'élasticité utilisée dans le modèle n'en tient pas compte. L'accent est mis ici principalement sur les émissions de carbone, mais d'autres indicateurs de qualité de l'air s'amélioreront également grâce à l'utilisation de véhicules à moteur à combustion interne plus durables ou de véhicules électriques<sup>3</sup>. Une analyse d'impact supplémentaire a été préparée pour tenir compte de l'évolution structurelle du parc automobile, sur la base de l'expérience d'autres pays et de l'évaluation par des experts de l'administration des transports. Les indicateurs de base du modèle du Centre estonien de recherche sur l'environnement ont également été utilisés.

Dans une analyse de la taxe automobile norvégienne<sup>4</sup> L'OCDE a constaté que la taxation des véhicules basée sur les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> pour le véhicule concerné est susceptible de réduire les émissions des véhicules achetés avec une élasticité de -0,8. Cela signifie que si le prix des émissions de carbone des véhicules est augmenté de 10 % grâce à la taxation, la préférence des consommateurs changera pour l'achat de véhicules avec une diminution de 8 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Il s'agit d'un degré élevé d'élasticité, qui indique une certaine souplesse dans le comportement des consommateurs. Sur la base de l'élasticité susmentionnée, du montant de la taxe d'enregistrement des véhicules à moteur, de la répartition du parc de véhicules, des statistiques sur la première immatriculation des véhicules, des statistiques relatives au kilométrage du parc de véhicules et d'autres hypothèses nécessaires, l'incidence approximative de rendre le parc de véhicules plus économique sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport routier a été estimée. Il s'agit d'une estimation très approximative basée sur des chiffres moyens. L'incertitude de l'estimation est suffisamment grande, de sorte qu'elle devrait être considérée comme un ordre de grandeur

---

<sup>3</sup> Par exemple, la taxe sur les voitures fondée sur les émissions introduite en Irlande a réduit les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de la première année de 13 % —

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2022.2132562>.

<sup>4</sup> [https://one.oecd.org/document/ENV/WKP\(2021\)10/En/pdf](https://one.oecd.org/document/ENV/WKP(2021)10/En/pdf)

potentiel qui pourrait être réalisable à la suite de l'introduction de cette taxe sur les véhicules à moteur, sur la base de l'expérience d'autres pays, mais elle ne devrait pas être considérée comme le scénario ou l'objectif le plus probable. Le résultat réel dépendra fortement du comportement des consommateurs et des vendeurs, du succès et des détails de la mise en œuvre de la taxe, du développement technologique des véhicules, du climat économique et d'autres facteurs difficiles à modéliser de manière fiable. Par conséquent, un second scénario avec une élasticité inférieure de -0,5 a également été estimé. Ce scénario est une estimation fondée sur l'hypothèse selon laquelle les automobilistes estoniens sont moins disposés à passer à des véhicules plus économiques que ne le suggèrent les expériences d'autres pays.

Les émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport routier font partie des émissions de gaz à effet de serre régulièrement constatées et prévues au niveau national. En raison de l'introduction de la taxe sur les véhicules à moteur, les émissions de carbone des véhicules font l'objet d'un examen approfondi dans ce processus, tant avant qu'après l'entrée en vigueur de la taxe.

La taxation des véhicules peut également réduire le nombre de véhicules non actifs en incitant leurs propriétaires à les retirer correctement du registre du centre d'immatriculation. Cela signifie une bonne gestion des véhicules. Une incidence positive sur l'environnement est obtenue en réduisant le risque de pollution de l'environnement causé par les véhicules inutilisés et en augmentant la possibilité de réutiliser les matériaux des véhicules précédemment fabriqués.

## ***2.2 Fréquence de l'incidence***

L'incidence de la taxe sur les véhicules à moteur se fera sentir à la fois lors de l'achat et lors de l'utilisation d'un véhicule. On suppose que la taxe d'enregistrement des véhicules à moteur incitera à choisir des véhicules à moteur assujettis à une taxe plus faible, ce qui signifie des véhicules moins polluants. Dans le cas de la taxe sur les véhicules à moteur, les particuliers peuvent également commencer à opter pour des véhicules dont le taux d'imposition est plus faible et qui sont, par conséquent, plus économiques.

## ***2.3 Taille du groupe cible concerné***

Tous les résidents de l'Estonie. Un peu plus touchés sont les résidents des milieux urbains (815 000 sur 1,33 million, soit 61 % selon le recensement de 2021) et les personnes travaillant en milieu urbain (399 000 sur 642 000 personnes occupant un emploi, soit près de 62 % selon le recensement de 2021). En milieu urbain, il y a généralement une concentration plus élevée de pollution atmosphérique directe par les véhicules. Cependant, tous les résidents sont touchés, car la principale incidence environnementale des véhicules en matière d'émissions de carbone concerne le climat, et cela a une incidence mondiale.

## ***6.2.4 Risque d'effets indésirables***

Il n'y a pas d'effets indésirables dans ce domaine.

## ***3 Incidence sociale***

### ***3.1 Étendue de l'incidence***

L'incidence sociale de la taxe se fera davantage sentir sur les moyens de subsistance des ménages vulnérables. À mesure que les coûts des véhicules augmentent et qu'il est peu probable que les gens ajustent leurs dépenses de véhicule proportionnellement en fonction des conditions empiriques, le revenu disponible pour d'autres dépenses devrait diminuer, comme décrit ci-dessus (voir la sous-section 6.1.1). Il s'agit d'un problème en particulier pour la

partie la plus pauvre de la population, qui possède des véhicules et en a besoin pour se déplacer en l'absence d'autres moyens de transport appropriés. Il convient de souligner que les propriétaires de véhicule ont également la capacité d'influencer leur charge fiscale dans certaines limites en choisissant un véhicule avec une charge fiscale plus faible. Cependant, il est clair que la plupart n'ont pas prévu de remplacer leurs véhicules avant la promulgation de la taxe. L'introduction de la taxe peut conduire à une plus grande activité sur le marché secondaire des véhicules avant la perception de la taxe, ce qui peut également modifier la valeur marchande des véhicules dans une certaine mesure.

Dans la conception de la taxe, les moyens de subsistance des ménages sont pris en compte en prévoyant un taux d'imposition nettement inférieur pour les véhicules plus anciens, qui sont généralement moins chers et sont généralement détenus par des ménages disposant de moins de ressources financières. Cela signifie que, dans la plupart des cas, l'ampleur de l'incidence de la taxe est plutôt limitée, étant beaucoup plus faible que le coût de l'entretien approprié et de l'utilisation active du véhicule le moins cher. Par exemple, la taxe annuelle médiane pour un véhicule de 10 ans est de 167 EUR par an, soit 14 EUR par mois, la taxe annuelle médiane pour un véhicule de 15 ans est de 85 EUR par an, soit 7 EUR par mois, et la taxe annuelle pour les véhicules de plus de 20 ans est de 50 EUR par an, soit 4 EUR par mois. Dans la plupart des cas, le coût de la taxe annuelle est bien inférieur aux coûts de carburant et d'assurance d'un véhicule typique utilisé activement.

### ***3.2 Fréquence de l'incidence***

Dans le cas de la taxe d'enregistrement du véhicule à moteur, l'incidence est ressentie lors de l'achat ou du remplacement d'un véhicule à moteur si la taxe d'enregistrement est ajoutée au prix du véhicule. Une personne peut choisir un véhicule à moteur avec une taxe moins élevée. De même, la taxe sur les véhicules à moteur, qui a une incidence continue, offre des possibilités de décisions qui maintiennent le taux de la taxe sur les véhicules à moteur à un niveau minimal. Actuellement, une taxe d'État de 130 EUR est facturée lors de l'immatriculation d'un véhicule à moteur, et cela ne sera plus appliqué après l'entrée en vigueur de la taxe d'enregistrement.

### ***3.3 Taille du groupe cible concerné***

Il y a environ 632 000 ménages en Estonie, dont environ 58 000 ménages monoparentaux, environ 309 000 retraités et environ 15 500 personnes percevant une pension. Les ménages à faible revenu ont moins de véhicules, selon l'enquête sur le budget des ménages de 2019. Sur les 30 % des ménages ayant les revenus les plus bas, environ 33 % ont un véhicule. La probabilité de posséder un véhicule augmente avec le revenu. Environ 90 % du décile des ménages les plus riches possèdent des véhicules. En moyenne, ces personnes ont plus d'un véhicule.

La proportion de personnes handicapées représente 8,7 % de la population totale de l'Estonie. Selon le Conseil des assurances sociales, au 30.9.2023, 118 864 personnes handicapées vivent en Estonie, dont 12 203 (10 % des personnes handicapées) sont profondément handicapées, 60 969 (51 %) sont gravement handicapées et 45 692 (39 %) sont modérément handicapées.

### ***3.4 Risque d'effets indésirables***

La taxe peut avoir la plus grande incidence négative sur les personnes handicapées qui ont besoin de véhicules pour se déplacer. Les taux de pauvreté absolue et de privation des personnes handicapées sont nettement plus élevés que le reste de la population, et la Convention relative aux droits des personnes handicapées oblige l'Estonie à trouver les

solutions nécessaires pour tenir compte des personnes handicapées. Afin d'atténuer l'incidence de la charge fiscale supplémentaire sur le groupe cible le plus vulnérable, le ministère des affaires sociales a analysé d'autres mesures de soutien fondées sur les besoins en faveur des personnes ayant des besoins spéciaux, l'objectif étant de les mettre en œuvre en 2025. Il est prévu d'augmenter l'allocation pour les enfants souffrant d'un handicap grave et profond et l'allocation pour les personnes en âge de travailler souffrant d'un handicap profond, ainsi que d'harmoniser l'allocation pour les personnes gravement handicapées en âge de travailler de telle sorte que le montant de l'allocation ne dépende pas du type de handicap. En outre, des subventions publiques sont prévues pour l'achat d'aides indépendamment du degré de handicap et de l'existence d'une capacité réduite de travail, et une augmentation de la contribution de l'État est prévue pour certaines aides.

En outre, des effets indésirables sont possibles pour les familles défavorisées et les personnes vivant dans des zones reculées. La diminution de la capacité de subsistance est un effet négatif potentiel.

Un certain risque théorique lié à la taxe d'enregistrement pour le propriétaire du véhicule concerne les événements d'assurance et les dommages-intérêts. La taxe d'enregistrement et la taxe annuelle auront une incidence sur la valeur marchande des véhicules, ce qui rendra les véhicules neufs et les véhicules du marché secondaire avec des taxes ou des frais plus élevés. Le taux exact et l'ampleur des ajustements des prix du marché ne peuvent être connus à l'avance. Cela peut rendre difficile la détermination du prix du marché pendant la période d'ajustement et créer des différends entre les assureurs et les assurés.

#### ***4. Incidence sur la protection des données***

La DPIA était fondée sur l'hypothèse que le traitement se limiterait aux données déjà collectées. Pour cette raison, la probabilité d'apparition de risques est faible. L'utilisation des données du centre d'immatriculation des véhicules à moteur pour la détermination de la taxe sur les véhicules à moteur et de la taxe d'enregistrement est proportionnée à l'objectif de taxation des véhicules à moteur. Le centre d'immatriculation des véhicules à moteur comprend déjà les données de base nécessaires.

Les modalités d'exemption des diplomates qui se sont vu accorder des dérogations en vertu du droit international seront élaborées séparément.

***4.1 Étendue de l'incidence:*** mineure. Le Conseil des impôts et des douanes élaborera, dans le cadre du registre des assujettis, un registre de la taxe sur les véhicules à moteur, qui comprendra le montant minimum d'informations requis pour déterminer le montant de la taxe sur les véhicules à moteur et toute exonération fiscale. Le Conseil des impôts et des douanes recevra des informations de l'administration des transports uniquement sur les personnes qui possèdent un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules à moteur. Seuls le nom de la personne, son code d'identification personnelle et, en outre, les paramètres du véhicule requis pour le calcul de la taxe (émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques, masse, volume du moteur et autres composants énumérés dans la formule de la loi) seront transmis au Conseil des impôts et des douanes. Il s'agit d'un volume limité de données sur une personne. Les données seront transmises une fois au début de l'année et, dans le cas de véhicules neufs, les données concernant cette personne et ce véhicule seront transmises immédiatement après l'inscription correspondante au centre d'immatriculation des véhicules à moteur.

La collecte et la tenue des registres de la taxe d'enregistrement n'entraîneront pas de réorganisations importantes dans le centre d'immatriculation des véhicules à moteur, à l'exception de l'affichage et de la création de la partie correspondante du registre.

**4.2 Fréquence de l'incidence:** moyenne. Pour le calcul de la taxe sur les véhicules à moteur, les données des véhicules inscrits au centre d'immatriculation des véhicules à moteur et de leurs propriétaires seront transmises au Conseil des impôts et des douanes une fois par an. Des soumissions supplémentaires limitées de données sur le véhicule et le propriétaire seront faites au cours de l'année où un véhicule est inscrit au centre d'immatriculation des véhicules à moteur. Ainsi, la transmission de données n'est pas un événement ponctuel mais une opération annuelle.

**4.3 Taille du groupe cible concerné :** En mai 2023, le centre d'immatriculation des véhicules à moteur contient des données sur 505 111 personnes physiques uniques qui possèdent au moins un véhicule et qui sont directement touchées par l'entrée en vigueur de la présente loi.

#### **4.4 Risques d'effets indésirables**

**Risque: Accès aux données par des tiers non autorisés.** Le règlement général sur la protection des données (RGPD) fixe des critères stricts d'autorisation, et les données ne peuvent être transférées que pour les motifs prévus par la loi applicable. Les données seront transférées via une solution X-Road sécurisée.

Probabilité d'occurrence: faible.

Incidence du risque: mineure.

Gestion Un moyen sûr de transmettre des données a été convenu, par exemple en utilisant les meilleures techniques et en appliquant les meilleures exigences de sécurité.

**Risque: Le responsable du traitement traite les données à caractère personnel sans avoir de base.** Le responsable du traitement doit assurer la licéité et la régularité du traitement.

Probabilité d'occurrence: faible.

Incidence du risque: mineure.

Gestion Le traitement est effectué sur les bases et selon la procédure prévue par le règlement général sur la protection des données; les règles relatives au traitement des données (données, y compris les supports de stockage) seront incluses dans les statuts de la base de données.