



*Comité National Routier*

ETUDES CNR EUROPE

COMPARATIF EUROPEEN DES TAXES ET  
REDEVANCES ROUTIERES APPLIQUEES AUX  
POIDS LOURS EN 2022

Mars 2023

Comité national routier - Paris

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

[cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr)



## INTRODUCTION

Le CNR présente son panorama européen des prélèvements (taxes et redevances) spécifiques aux poids lourds. Parmi les coûts d'exploitation des poids lourds en Europe, on cherche à identifier les prélèvements spécifiques au transport routier de marchandises et leur impact sur les rapports de compétitivité intra-européens. Sont ainsi présentés dans ce comparatif les principaux dispositifs en place en Europe, à savoir les péages et vignettes, les taxes directes sur les poids lourds et les droits d'accises appliqués au gazole.

Il convient de rappeler que les politiques fiscales sont de la responsabilité de chaque État membre. Des taux minimaux ont toutefois été mis en place au niveau européen afin de limiter les distorsions de concurrence entre les pays membres, c'est le cas des taxes directes sur les poids lourds (taxe à l'essieu) et des droits d'accises sur le gazole. Néanmoins, le coût d'usage des infrastructures reste très disparate et impacte les rapports de compétitivité entre États et entre transporteurs.

Le CNR propose ici un inventaire des principaux dispositifs mis en place dans chaque pays et applicables au transport routier de marchandises en Europe avec des éléments de comparaison entre États.

### Point méthodologique

Dans ce comparatif, le CNR fait le choix d'étudier le poids lourd le plus emblématique du transport routier de marchandises et actif à l'international : le tracteur semi-remorque 40 tonnes, Euro VI comptant 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Concernant les dispositifs en place et le vocabulaire employé au niveau européen pour les désigner, il ne semble pas y avoir d'harmonisation. La distinction entre une taxe et une redevance est effectivement connue en France, mais ce n'est pas forcément le cas ailleurs. Les nuances entre taxes, péages et redevances ne sont en effet pas toujours établies. L'application ou non de la TVA (taxe sur la valeur ajoutée) pourrait permettre de faire la distinction puisqu'en théorie une taxe ne peut être soumise à la TVA. C'est le cas en Belgique. En Flandres et à Bruxelles, le péage est assimilé à une taxe alors qu'en Wallonie, il s'agit d'une redevance soumise à la TVA. Toutefois, il ne s'agit pas de la clé d'entrée de cette étude. Les termes taxes et redevances au kilomètre sont tous deux utilisés indifféremment dans le présent comparatif.



## SOMMAIRE

<i>Introduction</i>	3
1. <i>Péages et vignettes poids lourds sur les réseaux routiers européens</i>	7
2. <i>Taxes directes sur les poids lourds en Europe</i>	13
3. <i>Droits d'accises sur le gazole en Europe – Situation au 15 novembre 2022</i>	17
4. <i>Coût de 30 000 km sur réseau payant en 2022 – Études de cas</i>	19
5. <i>Synthèse</i>	27
6. <i>Bibliographie</i>	29



## 1. PEAGES ET VIGNETTES POIDS LOURDS SUR LES RESEAUX ROUTIERS EUROPEENS

Les péages et vignettes en vigueur sur les réseaux routiers européens au sein de l'UE 27 hors Malte, Chypre et Grèce, Royaume-Uni compris, sont présentés dans les tableaux ci-après. Les montants renseignés sont valables pour les ensembles articulés Euro VI, 40 tonnes comptant 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Aussi, sauf mention contraire, l'obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Pour mémoire, la tarification routière est une prérogative nationale et chaque État membre est libre de décider de l'introduire ou non sur son territoire. Les règles communautaires en vigueur au niveau européen concernent les péages au kilomètre et les droits d'usage fondés sur la durée, aussi appelés vignettes. Elles sont définies dans la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999, dite « Eurovignette »<sup>1</sup>.

Sur les 25 pays étudiés, 9 font le choix de la vignette, 15 optent pour une taxe ou redevance au kilomètre et 1 seul pour la gratuité. En termes de longueur de réseaux routiers payants, près de 55 100 km sont concernés par les vignettes dans les pays étudiés hors Royaume-Uni, et plus de 107 800 km sont soumis aux redevances et aux taxes au kilomètre, soit près du double des vignettes.

Concernant les vignettes, les montants varient de 711 €/an en Lettonie à 1 250 €/an pour l'Eurovignette qui permet une circulation sur les réseaux autoroutiers luxembourgeois, néerlandais, suédois et danois.

Rapporté au kilomètre de route payante, le coût des vignettes varie de 0,002 €/km au Royaume-Uni à 0,442 €/km en Lituanie. Des écarts ainsi très importants sont relevés entre les extrema. Ceci s'explique notamment par un périmètre différent d'application des vignettes selon les pays. Dans certains États, la vignette est limitée à l'utilisation des autoroutes, alors que dans d'autres, elle est obligatoire sur l'ensemble du réseau routier public, comme au Royaume-Uni ou en Estonie. Le ratio €/km payant est donc, de fait, fortement impacté par la longueur du réseau routier concerné. Par ailleurs, en réponse à la crise liée à la covid, le Royaume-Uni a suspendu la vignette pour tous les poids lourds circulant sur le réseau routier public britannique. Cette mesure est effective depuis le 1<sup>er</sup> août 2020 et ce jusqu'au 31 juillet 2023<sup>2</sup>.

Ces dernières années, plusieurs États ont remplacé leur vignette par une taxe ou une redevance au kilomètre. C'est le cas de la Belgique, auparavant membre du système Eurovignette. Le 1<sup>er</sup> avril 2016, le pays adopte une taxe kilométrique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes<sup>3</sup>. C'est également le choix fait par la Bulgarie qui remplace, le 1<sup>er</sup> mars 2020, l'e-vignette par une taxe au kilomètre pour les poids lourds excédant 3,5 tonnes<sup>4</sup>.

Concernant les redevances et les taxes au kilomètre parcouru, les tarifs débutent à 0,048 €/km pour les routes nationales et à 0,063 €/km pour les autoroutes en Pologne ou encore 0,118 €/km sur autoroutes en Bulgarie, pour atteindre 0,428 €/km en Slovénie ou encore 0,423 €/km le jour en Autriche. La tendance centrale observée dans la plupart des États est un tarif autour de 0,20 €/km pour les autoroutes.

Les montants renseignés ci-après diffèrent selon le PTAC du véhicule, la norme Euro, le nombre d'essieux, la période horaire, la typologie du territoire (plaine ou montagne) ou encore le type de routes (autoroutes ou voies rapides). Les montants peuvent ainsi varier fortement suivant la situation rencontrée. Les deux modulations horaires observées, en Autriche et en Tchéquie, majorent le tarif

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&from=FR>

<sup>2</sup> <https://www.gov.uk/government/collections/hgv-road-user-levy>

<sup>3</sup> <https://www.eurovat.eu/fr/viapass-la-taxe-kilometrique-poids-lourds-en-belgique>

<sup>4</sup> <https://www.bgtoll.bg/en/toll-en>

nocturne, qui n'est a priori pas une période de congestion, de façon certes symbolique puisque le surcoût ne dépasse pas 1 %.

La densité de réseau taxé est extrêmement dispersée, de 0,4 % en Irlande à 34 % en Bulgarie. Le tableau retient comme indicateur le linéaire payant sur le linéaire total, tous réseaux confondus, ce qui fait entrer en jeu les caractéristiques historiques disparates des routes dans les différents pays européens. En Bulgarie par exemple, ce territoire de taille moyenne a un réseau routier très restreint, environ 23 000 km, de sorte que les 7 700 km de routes à bon niveau de service rendues payantes paraissent relativement nombreuses. A contrario, la France, pays de surface cinq fois supérieure, dispose de plus d'un million de kilomètres de routes, dont une profusion de routes rurales à faible trafic. Les 12 000 km de routes payantes peuvent ainsi apparaître relativement peu nombreuses, de l'ordre de 1 %. Il convient toutefois de souligner qu'en valeur absolue, le réseau français est le second réseau routier européen taxé, derrière celui de l'Allemagne avec 52 000 km soumis à la Maut.

A noter également que les modes de gestion de ces réseaux routiers et autoroutiers varient selon les États. Certains les gèrent indirectement via des agences ou organismes publics, d'autres font le choix, comme la France, de passer par des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Ces sociétés privées assurent ainsi la gestion, l'entretien, le développement et l'exploitation des autoroutes concédées. Elles investissent donc, supportent les risques d'exploitation et peuvent par conséquent engranger des bénéfices. Il semble que les pays d'Europe de l'Est font davantage le choix d'opérateurs publics alors que les États du sud et de l'ouest de l'Europe ont majoritairement recours aux concessions.

Particularité en Finlande, le pays a fait le choix de ne pas taxer son réseau routier. L'ensemble des routes et autoroutes finlandaises sont ainsi gratuites quel que soit le type de véhicule.



## VIGNETTES POIDS LOURDS

**Cas d'un ensemble articulé 40 tonnes, 5 essieux, Euro VI avec suspensions pneumatiques**  
Sauf mention contraire, l'obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes

Pays	Vignettes poids lourds (en €/an)*	Année	Réseau routier concerné (en km)	Réseau routier total dans le pays (en km) **	Ratio €/km	Réseau payant/Réseau total	Informations complémentaires
Danemark	1 250	2022	1 329	75 708	0,94	1,8%	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes
Estonie	1 000	2022	41 161	60 115	0,02	68,5%	Vignette obligatoire sur le réseau routier public estonien pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.
Lettonie	711	2022	1 624	58 645	0,44	2,8%	Vignette obligatoire pour les véhicules de plus de 3 tonnes. Montant indiqué pour les véhicules de plus de 12 tonnes. Autoroutes A1 à A15 et routes régionales P5 et P80
Lituanie	753	2022	1 704	85 966	0,44	2,0%	Vignette obligatoire pour l'utilisation des routes A1 à A18 pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes et les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.
Luxembourg	1 250	2022	164	3 079	7,62	5,3%	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes
Pays-Bas	1 250	2022	2 756	132 677	0,45	2,1%	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes
Roumanie	1 210	2022	4 223	86 234	0,29	4,9%	Vignette obligatoire pour l'utilisation du réseau routier national roumain à l'exception du réseau secondaire des comtés et des municipalités (catégorie F). Elle s'applique aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes et aux véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.
Royaume-Uni			423 382	423 382			Vignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes sur toutes les voies publiques britanniques y compris en Irlande du Nord. La plupart des ensembles articulés britanniques comptent 6 essieux. Montant valable à partir du 1er février 2019
5 essieux	1 074	2022			0,003	100,0%	<b>Suspension de la vignette pour les PL du 1er août 2020 au 31 juillet 2023 dans le cadre de la crise de la Covid.</b> 900 GBP/an
6 essieux	687	2022			0,002	100,0%	576 GBP/an
Suède	1 250	2022	2 132	222 446	0,59	1,0%	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes
Eurovignette	1 250	2022	6 381	433 910	0,20	1,5%	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes

Périmètre : UE27 hors Malte, Chypre, Grèce ; Royaume-Uni compris

Source : Etudes Europe CNR

**TAXES ET REDEVANCES POIDS LOURDS PAR KILOMETRE PARCOURU**  
**Cas d'un poids lourd 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques**  
 Sauf mention contraire, l'obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes

Pays	Taxes et redevances poids lourds (en €/km)*	Année	Réseau routier payant (en km)	Réseau routier total dans le pays (en km) **	Type de gestion	Réseau payant/réseau total	Informations complémentaires
<b>Allemagne</b>	0,183	2022	52 000	644 480	Opérateur de collecte unique et privé	8,1%	Maut obligatoire pour tous les poids lourds avec un PTAC supérieur ou égal à 7,5 tonnes, valable sur les autoroutes et toutes les routes fédérales. Tarif valable au 1er octobre 2021
<b>Autriche</b>					Opérateur unique		
Péage de jour	0,42332	2022	2 233	141 032	Agence détenue par le gouvernement fédéral	1,6%	Tarifs valables au 1er janvier 2022
Péage de nuit	0,42448	2022					
<b>Belgique</b>					Opérateur unique		
Wallonie	0,140	2022	6 778	154 000	Organisme public	4,4%	Tarifs valables au 1er juillet 2022
Flandre	0,172	2022					
Bruxelles autoroute	0,149	2022					
Zone urbaine bruxelloise ***	0,236	2022					
<b>Bulgarie</b>					Opérateur unique		
Autoroutes	0,118	2022	7 706	22 857	Organisme public	33,7%	Tarifs valables au 1er juillet 2022
Routes de 1ere classe	0,107	2022	803				0,23 BNG/km
Routes de 2eme classe	0,077	2022	2 884				0,21 BGN/km
			4 019				0,15 BGN/km
<b>Croatie</b>					Opérateur unique		
	0,229	2019	1 106	28 945	Entreprise détenue à 100% par l'Etat	3,8%	Moyenne des péages sur les autoroutes croates A1 à A11 (calcul interne au CNR) 1,72 HRK/km
<b>Espagne</b>					Plusieurs concessions		
	0,22	2020	2 500	165 625		1,5%	Estimation réalisée sur le réseau autoroutier concédé Environ 600 km d'autoroutes ont été rendus gratuits entre 2018 et 2020.
<b>France</b>					Plusieurs concessions		
	0,239	2021	11 671	1 116 571		1,0%	Recette kilométrique sur les classes 3 et 4
<b>Hongrie</b>					Opérateur unique		
Autoroutes / voies rapides	0,314	2022	6 500	215 632	Entreprise détenue à 100% par l'Etat	3,0%	Réseau concerné : autoroutes, voies rapides et routes principales
Routes principales	0,196	2022					115,34 HUF/km 71,94 HUF/km

Périmètre : UE27 hors Malte, Chypre, Grèce, Royaume-Uni compris

Source : Etudes Europe CNR

## TAXES ET REDEVANCES POIDS PAR KILOMETRE PARCOURU

Cas d'un poids lourd 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques  
Sauf mention contraire, l'obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes

Pays	Taxes et redevances poids lourds (en €/km)*	Année	Réseau routier payant (en km)	Réseau routier total dans le pays (en km) **	Type de gestion	Réseau payant/Réseau total	Informations complémentaires
<b>Irlande</b>	0,136	2020	380	98 898	Plusieurs concessions	0,4%	Estimation réalisée sur le réseau autoroutier irlandais (calcul interne au CNR)
<b>Italie</b>							
Routes de plaines	0,17530	2021	6 668	246 215	Plusieurs concessions	2,7%	Tarifs variables sur le réseau géré par Autostrade per Italia, soient 3 020 km
Routes de montagne	0,20629	2021					tarif Autostrade per Italia tarif Autostrade per Italia
<b>Pologne</b>							
Autoroutes / voies rapides	0,063	2022	4 484	427 629	Un grand réseau public et quelques concessions	1,0%	Tarifs variables sur les autoroutes polonaises non concédées et des voies rapides nationales (réseaux A, S, GP, G), soient 3 677 km
Routes nationales	0,048	2022					0,29 PLN/km 0,22 PLN/km
<b>Portugal</b>	0,19	2022	3 065	16 554	Plusieurs concessions	18,5%	Estimation réalisée sur le réseau autoroutier portugais Tarifs : Catégorie 4
<b>République tchèque</b>							
Autoroutes (5h-22h)	0,200	2022	2 409	133 293	Opérateur unique Organisme public	1,8%	4,969 CZK/km
Autoroutes (22h-5h)	0,201	2022	1 307				4,997 CZK/km
Routes de 1ere classe (5h-22h)	0,108	2022	1 102				2,689CZK/km
Routes de 1ere classe (22h-5h)	0,109	2022	1 102				2,718 CZK/km
<b>Slovaquie</b>							
Autoroutes / voies rapides	0,190	2022	4 290	46 022	Opérateur unique Entreprise détenue à 100% par l'Etat	9,3%	
Routes nationales de 1ere classe	0,147	2022	3 630				
<b>Slovenie</b>	0,428356	2022	623	39 195	Opérateur unique Entreprise détenue à 100% par l'Etat	1,6%	Emprunt obligatoire des autoroutes lorsqu'elles sont disponibles.

Périmètre : UE27 hors Malte, Chypre, Grèce ; Royaume-Uni compris

Source : Etudes Europe CNR

**SANS VIGNETTE, REDEVANCE OU TAXE KILOMETRIQUE**  
**Cas d'un poids lourd 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques**  
 Sauf mention contraire, l'obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes

Pays	Vignettes, taxes ou redevances poids lourds (en €/km)*	Année	Réseau routier total dans le pays (en km) **	Informations complémentaires
<b>Finlande</b>	Gratuit	2022	113 308	Réseau routier finlandais gratuit. Il n'existe pas de péage en Finlande. Les autoroutes s'étendent sur 926 km.

Périmètre : UE27 hors Malte, Chypre, Grèce ; Royaume-Uni compris

Source : CNR - Etudes Europe

\* Taux de change au 3 janvier 2022  
 1 BGN = 0,51129188 EUR  
 1 CZK = 0,0402830747 EUR  
 1 GBP = 1,19253424 EUR  
 1 HRK = 0,13299006 EUR  
 1 HUF = 0,00272493195 EUR  
 1 PLN = 0,218573616 EUR

\*\* Données Eurostat : autoroutes, routes européennes, routes nationales, routes départementales et voies communales (hormis Allemagne, Belgique, Portugal et Royaume-Uni : chiffres officiels nationaux)  
 \*\*\* Zone intra-urbaine Bruxelles : toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes

## 2. TAXES DIRECTES SUR LES POIDS LOURDS EN EUROPE

Un inventaire des taxes directes appliquées sur les poids lourds en Europe, appelées communément en France taxe à l'essieu, est proposé sur l'ensemble des pays étudiés par le CNR dans le cadre de ses études Europe, soit vingt-quatre États européens. Les taxes directes renseignées ci-après sont valables pour les ensembles articulés Euro VI, 40 tonnes comptant 5 essieux (2+3 essieux) avec suspensions pneumatiques.

Pour mémoire, les règles relatives aux taxes directes sur les véhicules sont définies dans la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999<sup>5</sup> et le texte consolidé du 1<sup>er</sup> juillet 2018<sup>6</sup>. Ces textes prévoient un taux minimal européen de 515 €/an pour un ensemble articulé Euro VI, 40 tonnes comptant 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

Des disparités importantes sont relevées entre les pays étudiés. Les taxes directes sur les poids lourds passent ainsi du minimum légal européen appliqué en Belgique, en France, en Lettonie ou encore en Estonie, à plus de 2 000 €/an au Royaume-Uni.

Il semble que la majorité des pays d'Europe de l'Est appliquent des taxes élevées, c'est le cas de la Bulgarie, de la Pologne, de la République tchèque ou encore de la Slovaquie. Il peut s'agir, pour certains de ces pays, de leur principale source de financement des infrastructures routières. Pour mémoire, les redevances au kilomètre sur autoroutes sont relativement faibles dans certains de ces pays : 0,118 €/km en Bulgarie ou encore 0,063 €/km en Pologne.

La fixation des montants diffère aussi entre les pays. Ainsi, en Bulgarie, en Pologne ou encore en Italie, les taxes directes sur les poids lourds sont décidées au niveau local et peuvent varier selon les régions. Dans d'autres pays, comme la France, elles sont uniformes sur l'ensemble du territoire national.

Particularité en Slovénie, il n'existe pas de taxe directe sur les poids lourds. En contrepartie, les poids lourds ont l'obligation de circuler sur les autoroutes lorsqu'elles sont disponibles sur le trajet et de payer par conséquent la redevance au kilomètre (voir pages 11 et 15).

Quant au Portugal, l'article 5, paragraphe 8 du code de la taxe de circulation unique, *Código do Imposto Único de Circulação*, permet aux transporteurs portugais qui en font la demande de réduire le montant de la taxe de 50 % au titre de « *veículo longo* »<sup>7</sup>. Dans ces conditions, les entreprises portugaises de TRM paient 273 €/véh.an.

---

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&qid=1585216812519&from=FR>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&qid=1585216812519&from=FR>

<sup>7</sup> [https://impostosobreveiculos.info/legislacao-leis/codigo-imposto-unico-de-circulacao-completo-e-actualizado/#Codigo\\_IUC\\_Artigo\\_5](https://impostosobreveiculos.info/legislacao-leis/codigo-imposto-unico-de-circulacao-completo-e-actualizado/#Codigo_IUC_Artigo_5)

## TAXES DIRECTES SUR LES POIDS LOURDS

### Cas d'un poids lourd 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques

Pays	Taxes directes poids lourds (en €/an)	Année	Spécificités nationales
Allemagne	929	2022	<i>Kraftfahrzeugsteuer</i>
Autriche	912	2021	<i>Kraftfahrzeugsteuer</i> Taxe calculée mensuellement, 1,90 €/tonne de PTAC, payée au trimestre au niveau local.
Belgique	515	2022	<i>Taxe de circulation sur les véhicules automobiles</i>
Bulgarie*	1 884	2022	<i>данък върху превозните средства</i> Taxe fixée au niveau municipal dans une fourchette prévue par le ministère des Finances. Montant maximal : 3 684 BGN/an
Croatie	807	2021	<i>Pravilnik o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila</i> Le mode de calcul repose sur un tableau de coefficients par type de véhicule, par nombre d'essieu, par PTAC et par carburant. Ce coefficient est multiplié par une base de calcul dont le montant est actuellement fixé à 215 kunas.  Le coefficient pour un ensemble routier est de 28,16, soit une redevance annuelle de 6 054,40 kunas.
Danemark*	518	2022	Montant : 3 854 DKK/an
Espagne	629	2022	Taxe à l'essieu (IVTM) : 284,08 € par an et par véhicule Impôt local sur l'activité économique (IAE) : 329,98 € par an et par véhicule Autorisation de transport (Visados) : 15,23 € par an et par véhicule
Estonie	515	2021	Taxe sur les véhicules lourds - <i>Raskeveokimaks</i> Taxe payée tous les trimestres Montant : 128,80 € par trimestre
France	516	2022	<i>Taxe spéciale sur certains véhicules routiers - TSVR</i>
Finlande	1 460	2022	Taxe dépendant du PTAC, du nombre d'essieu et de la présence ou non d'une semi-remorque avec le véhicule moteur. Pour un poids lourd 5 essieux avec semi-remorque, le montant annuel est de 3,65 € pour 100 kilogrammes, soit 1 460 €/an pour un poids lourd de 40 tonnes.
Hongrie	550	2021	<i>Gépjárműadó</i> Taxe à l'essieu payée à la fois sur le tracteur et la semi-remorque en fonction de l'âge, de la classe Euro, du PTAC et de la puissance du moteur du véhicule
Italie	1 509	2022	<i>Tassa automobilistica</i> Le montant varie suivant la région. Montant de la taxe valable dans la région de Lombardie : 1 498,67 € par an et par véhicule En plus, redevance nationale obligatoire : 10,33 € par an et par véhicule.
Lettonie	498	2022	<i>Transportlīdzekļa ikgadējā nodeva</i>
Lituanie	654	2022	<i>Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis</i> Taxe à l'essieu: 654 €/an et par véhicule Le contrôle technique est conditionné au paiement effectif de la taxe.
Luxembourg	765	2021	<i>Taxe sur les véhicules automoteurs</i>
Pays-Bas	880	2022	<i>Motorrijtuigenbelasting vrachtauto</i> La taxe est payée trimestriellement, soit 220 € par trimestre Pour les véhicules de 25,25 mètres de longueur, une taxe supplémentaire de 155 € par an et par véhicule s'applique.

## TAXES DIRECTES SUR LES POIDS LOURDS

### Cas d'un poids lourd 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques

Pays	Taxes directes poids lourds (en €/an)	Année	Spécificités nationales
Pologne*	1 348	2022	<i>Podatek od środków transportowych</i> Le montant de la taxe varie suivant la région. Montant valable pour la région de Cracovie. Cette taxe est échelonnée en deux versements, le 15 février et le 15 septembre. Montant : 6 168 PLN/an dont 3 480 PLN/an pour le tracteur et 2 688 PLN/an pour la semi-remorque
Portugal	273	2022	<i>Imposto Unico de Circulação</i> Catégorie D : 546 €/an Une majorité de transporteurs fait la demande de statut "veiculo longo" permettant de payer seulement la moitié de la taxe.
République tchèque*	1 776	2020	<i>Silniční daň</i> 44 100 CZK/an
Roumanie*	444	2021	<i>Taxa asupra mijloacelor de transport</i> La taxe est nationale, payée localement (dans la région d'immatriculation). Montant : 2 197 RON/an
Royaume-Uni*			
5 essieux	2 088	2022	<i>Vehicle Excise Duty</i> Montant : 1 750 GBP/an (classe G) 2+3 essieux
6 essieux	1 355	2022	<i>Vehicle Excise Duty</i> Montant : 1 136 GBP/an (classe E1) 3+3 essieux
Slovaquie	1 684	2021	<i>Cestná daň</i> Avant 2015, la taxe ne s'appliquait pas aux poids lourds slovaques ne circulant pas dans le pays. Cette particularité a été abrogée. Un système de bonus-malus en fonction de l'âge du véhicule s'applique. Moyenne sur 6 ans retenue pour le poids lourd.
Slovénie	0	2022	Il n'existe pas de taxe à l'essieu en Slovénie, elle est remplacée par l'obligation pour les poids lourds d'utiliser les autoroutes lorsqu'elles sont disponibles et d'y payer la taxe routière (taxe sur la circulation).
Suède*	1 943	2022	Taxe dépendant du PTAC, du carburant et du nombre d'essieux. Montant : 20 015 SEK/an Taxe payée en 3 fois.

Périmètre : Etudes Europe du CNR - 24 pays

Source : CNR - Etudes Europe

\* Taux de change au 3 janvier 2022

1 BGN = 0,51129188 EUR

1 PLN = 0,218573616 EUR

1 CZK = 0,0402830747 EUR

1 RON = 0,20209412 EUR

1 GBP = 1,19293424 EUR

1 DKK = 0,13445310 EUR

1 SEK = 0,09710 EUR

8

<sup>8</sup> <https://www.xe.com/fr/currencytables/?from=HUF&date=2022-01-03#table-section>





### 3. DROITS D'ACCISES SUR LE GAZOLE EN EUROPE – SITUATION AU 15 NOVEMBRE 2022

Un inventaire des droits d'accises appliqués au gazole sur l'ensemble des pays de l'UE 27 est présenté, à la fois concernant le gazole à « usage privé » et le gazole à « usage commercial ».

Il convient de rappeler que la disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue, après celle des coûts de personnel de conduite, une importante source de distorsions de concurrence dans le secteur du transport routier. Cette situation a été jugée incompatible avec le fonctionnement normal du marché commun et, dès 1992, dans un souci d'harmonisation, l'Europe a fixé des taux minimaux de taxation applicables aux carburants. Aujourd'hui, les règles relatives aux droits d'accises en Europe sont définies dans la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003<sup>9</sup>, dite « directive énergie », structurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. La directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, ce taux minimal est fixé 33 €/hl. A ce jour, ce taux est toujours en vigueur. Pour les pays membres n'ayant pas adopté la monnaie unique<sup>10</sup>, ce taux est converti à la monnaie nationale au taux de change officiel du 1<sup>er</sup> octobre de l'année N-1 pour l'année N.

Cette directive fixe donc le principe d'un taux minimum pour tous, mais prévoit néanmoins des exceptions. Actuellement, neuf États européens ont mis en place une fiscalité différenciée pour le gazole à « usage commercial », sur le fondement de l'article 7.2 de la directive 2003/96/CE. Il s'agit de la Belgique, de la Croatie, de l'Espagne, de la France, de la Hongrie, de l'Italie, du Portugal, de la Roumanie et de la Slovénie. Au 15 novembre 2022, trois pays, l'Italie, la Roumanie et la Slovénie, ont suspendu leurs remboursements partiels.

Pour mémoire, le texte autorise les États membres à appliquer une différence entre le gazole à « usage privé » et le gazole à « usage commercial » dans le cas « du transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué au moyen d'un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes ».

Cette différence de fiscalité peut être également établie « pour le transport régulier ou occasionnel de passagers par un véhicule automobile de catégorie M2<sup>11</sup> ou M3<sup>12</sup> ».

Restriction importante, dans l'article 7.2, la directive 2003/96/CE prévoit que ce taux « à usage commercial » ne peut pas être inférieur à celui qui était appliqué à la pompe au 1<sup>er</sup> janvier 2003<sup>13</sup>. Les différents mécanismes de remboursements partiels des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » sont exposés dans la note [Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur le gazole en Europe](#) de décembre 2022.

On observe une très forte amplitude des droits d'accises à « usage commercial » valables en transport routier de marchandises, de 16,30 €/hl au Portugal à 59,48 €/hl en Finlande. En 2022, où beaucoup de pays ont pris des mesures conjoncturelles pour amortir la crise énergétique mondiale, on remarque que 9 pays de l'UE appliquent un taux au plancher communautaire (33 €/hl), voire inférieur. La moyenne comme la médiane sont à 37 €/hl environ.

---

<sup>9</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:FR:PDF>

<sup>10</sup> Bulgarie, Croatie, Danemark, Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, et Suède.

<sup>11</sup> Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes

<sup>12</sup> Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes.

<sup>13</sup> 39,19 €/hl pour la France

# DROITS D'ACCISES SUR LE GAZOLE EN EUROPE

## POUR UN POIDS LOURD EGAL OU SUPERIEUR A 7,5 TONNES

*Situation au 15 novembre 2022*

PAYS	Droits d'accises sur le gazole à "usage non-commercial" (en €/hl)	Remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" (en €/hl)	Classement des pays sur le gazole commercial
Finlande*	59,48		59,48	1
Autriche	48,70		48,70	2
Allemagne	47,04		47,04	3
France	60,89	15,70	45,19	4
Danemark	43,70		43,70	5
Irlande	42,55		42,55	6
Pays-Bas	41,75		41,75	7
Luxembourg	41,65		41,65	8
Lettonie	41,40		41,40	9
Chypre*	41,07		41,07	10
Grèce	41,00		41,00	11
Belgique	45,40	8,20	37,20	12
Estonie	37,20		37,20	12
Lituanie	37,20		37,20	12
Slovaquie	36,80		36,80	15
Italie	36,74		36,74	16
Roumanie	35,07		35,07	17
République tchèque	34,57		34,57	18
Bulgarie	33,03		33,03	19
Croatie	35,48	2,48	33,00	20
Espagne	37,90	4,90	33,00	20
Malte	33,00		33,00	20
Slovénie	33,00		33,00	23
Pologne	24,12		24,12	24
Hongrie	23,91	0,98	22,93	25
Suède	22,56		22,56	26
Portugal	33,30	17,00	16,30	27
Amplitude	38,33		43,18	
Moyenne	38,83		37,01	

 Pays permettant un remboursement partiel

Périmètre : UE27

Source : Etudes Europe - CNR

\* Informations non confirmées à la date de publication

Taux de change au 1er octobre 2021

#### 4. COUT DE 30 000 KM SUR RESEAU PAYANT EN 2022 – ÉTUDES DE CAS

Il s'agit ici d'analyser l'impact de la tarification routière pour un poids lourd en Europe selon les pays visités. On a pu constater précédemment que les prélèvements, à savoir les péages et vignettes, taxe à l'essieu et droits d'accises sur le gazole, ne pesaient pas de la même façon sur le coût de revient des véhicules. Le CNR propose ici d'analyser trois cas de figure avec les postulats suivants : les poids lourds étudiés réalisent tous 30 000 kilomètres sur les périmètres sélectionnés avec une consommation moyenne de gazole de 30 litres aux 100 km. Le CNR fait le choix d'appliquer la même consommation de gazole à chaque poids lourd quelle que soit sa nationalité. Des estimations de consommation moyenne existent selon les pavillons étudiés par le CNR, mais les échantillons d'entreprises enquêtées sont faibles et les écarts relevés sont peu significatifs. Ces consommations ne sont donc pas retenues dans les simulations présentées ci-après. L'objectif est d'évaluer le poids des différents prélèvements sur le coût d'usage des infrastructures d'un poids lourd. A contrario, le CNR reprend les kilométrages annuels déterminés dans ses études Europe. Ce paramètre est particulièrement important car il influe directement sur le poids des prélèvements forfaitaires de type vignette ou taxe à l'essieu.

Les simulations sont réalisées en valeurs 2022, en début d'année pour les droits d'accises sur le gazole à usage commercial, c'est-à-dire avant que de nombreux États prennent des mesures conjoncturelles d'accompagnement de la crise énergétique mondiale.

## SIMULATION D'UNE CIRCULATION SUR LE RESEAU PAYANT FRANÇAIS

Le cas d'une circulation en France est étudié pour les raisons suivantes :

- la présence de péages dont le prix kilométrique se situe dans la moyenne européenne,
- des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » qui se placent parmi les plus élevés au sein de l'Union européenne.

Trois opérateurs de transport, de nationalités différentes, circulant 30 000 km en France sont sélectionnés dans cette simulation :

- Un poids lourd français actif sur le territoire national.
- Un poids lourd portugais qui réalise du transport international en France. Ce choix s'explique par la proximité géographique du Portugal avec la France, par une taxe à l'essieu parmi les plus faibles d'Europe et des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » au Portugal proches du plancher européen (33,3 €/hl, début 2022).
- Un poids lourd bulgare qui réalise également du transport international en France. Le choix s'explique par une taxe à l'essieu parmi les plus élevées d'Europe et par la capacité des transporteurs bulgares à s'approvisionner en gazole dans les pays les moins chers du fait de leur forte activité internationale.

La simulation en France révèle que la taxe à l'essieu pèse peu pour les trois opérateurs de transport observés. Il en est de même pour le poids lourd bulgare qui est pourtant soumis à une taxe à l'essieu parmi les plus élevées d'Europe. Un poids lourd bulgare réalise un kilométrage annuel élevé, le poids de la taxe à l'essieu est donc dilué par sa très forte activité.

Concernant les péages, sur les 30 000 kilomètres réalisés sur le réseau payant français, le coût est identique pour les trois opérateurs de transport. Les péages pèsent fortement sur le coût d'usage des infrastructures, entre 63 % et 70 %.

L'écart est davantage perceptible sur les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial ». Les transporteurs réalisant une part importante de leur activité à l'international peuvent adapter leurs stratégies et bénéficier du gazole le moins cher en Europe, c'est le cas des opérateurs bulgares et portugais. A contrario, un poids lourd français, ayant une activité internationale très faible, paie très généralement les droits d'accises en France et supporte les montants élevés, 45,19 €/hl en France contre 33,3 €/hl au Portugal<sup>14</sup>.

*In fine*, on observe des écarts importants sur le coût d'usage des infrastructures françaises entre les différents opérateurs. Un poids lourd portugais a ainsi un coût kilométrique 10 % plus faible qu'un poids lourd français et un poids lourd bulgare, 7,6 % plus faible qu'un poids lourd Français.

---

<sup>14</sup> Montants valables début 2022.

### Simulation du coût d'usage des infrastructures en 2022 sur 30 000 km en France

Caractéristiques de l'opérateur de transport		Taxe à l'essieu			Péages			Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" <i>Début 2022</i>				Coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km			Ecart relatif par rapport à un PL français
		Montant annuel	Montant pour 30 000 km	Part de la taxe à l'essieu dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	Montant €/km	Montant pour 30 000 km	Part des péages dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	Pays d'approvisionnement	Montant €/l	Montant pour 30 000 km	Part des droits d'accises dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	€	%	Coût €/km	
Poids lourd français	112 300	516 €	138 €	1,2%		7 170 €	63,0%	France	0,4519	4 067 €	35,8%	11 375 €	100%	0,38	-
Poids lourd portugais	140 700	273 €	58 €	0,6%	0,239	7 170 €	70,1%	Portugal	0,333	2 997 €	29,3%	10 225 €	100%	0,34	-10,1%
Poids lourd bulgare	150 600	1 884 €	375 €	3,6%		7 170 €	68,2%	Espagne	0,330	2 970 €	28,2%	10 515 €	100%	0,35	-7,6%

Source : CNR - Etudes Europe

## *SIMULATION D'UNE CIRCULATION SUR LE RESEAU SUEDOIS*

Le cas d'une circulation en Suède est étudié pour les raisons suivantes :

- L'Eurovignette qui permet une circulation sur les réseaux autoroutiers suédois, danois, luxembourgeois et néerlandais.
- Des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » hauts, 47,28 €/hl (début 2022), plaçant le pays dans le top 5 des pays appliquant des droits d'accises sur le gazole élevés.

Trois opérateurs de transport, de nationalités différentes, circulant en Suède sont étudiés dans cette simulation :

- Un poids lourd suédois actif sur le territoire national.
- Un poids lourd danois qui réalise du transport international en Suède. Ce choix s'explique par la proximité géographique du Danemark avec la Suède, par une taxe à l'essieu proche du minimum européen et des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » moins élevés qu'en Suède.
- Un poids lourd polonais qui réalise également du transport international en Suède. Ce choix s'explique par une taxe à l'essieu élevée en Pologne et des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » faibles, 24,12 €/hl (début 2022).

La simulation en Suède révèle que l'Eurovignette pèse peu dans le coût d'usage des infrastructures, elle est comprise entre 6 % et 10 % selon les opérateurs de transport. Son coût forfaitaire est amorti par le kilométrage important réalisé par les poids lourds opérant à l'international.

La taxe à l'essieu pèse également peu dans le coût d'usage des infrastructures, même dans le cas où elle est apparemment élevée comme en Suède. La part plus importante de la taxe à l'essieu dans le coût total, en comparaison avec la précédente simulation, s'explique principalement par la faible part qu'occupe l'Eurovignette dans le coût d'usage des infrastructures.

C'est donc sur les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » que l'écart se creuse. Les opérateurs danois peuvent compter sur des droits d'accises sur le gazole plus faibles que leurs homologues suédois. Ils parviennent donc à se démarquer sur le coût d'usage des infrastructures, 0,13 €/km contre 0,17 €/km, soit près de 23 % d'économie sur ce poste.

Ce constat est accentué en prenant le cas d'un poids lourd polonais s'approvisionnant en Pologne avec des droits d'accises sur le gazole très faibles, 24,12 €/hl. L'écart est de fait encore plus important, un poids lourd polonais circulant en Suède a un coût d'usage des infrastructures 46 % moins élevé que son homologue suédois.

### Simulation du coût d'usage des infrastructures en 2022 sur 30 000 km en Suède

Caractéristiques de l'opérateur de transport		Taxe à l'essieu			Vignette			Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" <i>Débit 2022</i>				Coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km			Ecart relatif par rapport à un PL suédois
		Montant annuel	Montant pour 30 000 km	Part de la taxe à l'essieu dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	Montant annuel	Montant pour 30 000 km	Part de la vignette dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	Pays d'approvisionnement	Montant €/l	Montant pour 30 000 km	Part des droits d'accises dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	€	%	Coût €/km	
Poids lourd suédois	115 000	1 943 €	507 €	10,0%		326 €	Suède	0,4728	4 255 €	83,6%	5 088 €	100%	0,17	-	
Poids lourd danois	128 000	518 €	121 €	2,8%	1 250 €	293 €	Danemark	0,4370	3 933 €	90,5%	4 347 €	100%	0,13	-22,7%	
Poids lourd polonais	135 200	1 348 €	299 €	10,9%		277 €	Pologne	0,2412	2 171 €	79,0%	2 747 €	100%	0,09	-46,0%	

Source : CNR - Etudes Europe

## *SIMULATION D'UNE CIRCULATION SUR LE RESEAU PAYANT AUTRICHIEN*

Le cas d'une circulation en Autriche est étudié pour les raisons suivantes :

- Les péages les plus élevés au sein de l'Union européenne.
- Des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » dans la moyenne européenne début 2022.

Deux opérateurs de transport, de nationalités différentes, circulant en Autriche sont sélectionnés dans cette simulation :

- Un poids lourd autrichien actif sur le territoire national.
- Un poids lourd hongrois qui réalise du transport international en Autriche. Ce choix s'explique par la proximité géographique de la Hongrie avec l'Autriche, par une taxe à l'essieu proche du minimum européen et des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » faibles, 28,53 €/hl (janvier 2022, 10 185 HUF/hl).

Comme pour les précédentes simulations, la simulation en Autriche démontre que la taxe à l'essieu pèse très peu pour les deux opérateurs de transport observés, comprise entre 0,7 % et 1,4 % du coût d'usage des infrastructures.

Comme lors de la simulation en France, sur 30 000 kilomètres les péages sont les mêmes pour les deux opérateurs et pèsent fortement sur le coût d'usage des infrastructures, entre 77 % et 83 %.

C'est donc sur les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » que l'écart se creuse. Les transporteurs hongrois bénéficiant de droits d'accises très bas se démarquent de leurs homologues autrichiens sur le coût kilométrique d'usage des infrastructures. En effet, malgré des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » dans la moyenne européenne, 39,7 €/hl<sup>15</sup>, les opérateurs de transport autrichiens subissent la concurrence de pays, à l'image de la Hongrie, appliquant des droits d'accises plus bas.

Effet intéressant à remarquer, les péages très élevés, payés à égalité par tous les opérateurs circulant en Autriche, limitent l'avantage concurrentiel qui peuvent être tirés de droits d'accises bas. Dans cet exemple, le poids lourd hongrois supporte 26 % de droits d'accises unitaires en moins que l'Autrichien, mais au bilan il ne tire un avantage concurrentiel que de 7 % sur le poste infrastructures.

---

<sup>15</sup> Montant début 2022.



### Simulation du coût d'usage des infrastructures en 2022 sur 30 000 km en Autriche

Caractéristiques de l'opérateur de transport		Taxe à l'essieu			Péages			Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" <i>Début 2022</i>					Coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km			Ecart relatif par rapport à un PL autrichien
		Montant annuel	Montant pour 30 000 km	Part de la taxe à l'essieu dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	Montant €/km	Montant pour 30 000 km	Part des péages dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	Pays d'approvisionnement	Montant €/l	Montant pour 30 000 km	Part des droits d'accises dans le coût d'usage des infrastructures sur 30 000 km	€	%	Coût €/km		
Poids lourd autrichien	121 000	912 €	226 €	1,4%	0,42332	12 700 €	77,0%	Autriche	0,3970	3 573 €	21,7%	16 499 €	100%	0,55	-	
Poids lourd hongrois	144 500	550 €	114 €	0,7%		12 700 €	82,6%	Hongrie	0,2853	2 568 €	16,7%	15 381 €	100%	0,51	-6,8%	

Source : CNR - Etudes Europe

## SYNTHESE DES SIMULATIONS

Au final, ces trois simulations confirment les observations déjà énoncées précédemment. Les prélèvements observés n'ont pas la même incidence sur le coût d'usage des infrastructures. La taxe à l'essieu pèse peu. Les pays, comme la Bulgarie et la Pologne, appliquant une taxe à l'essieu élevée, voient ce coût dilué fortement par le nombre de kilomètres réalisés. Ces deux pavillons, très actifs à l'international et réalisant un kilométrage annuel élevé, supportent un coût lié à la taxe à l'essieu, au prorata du nombre de kilomètres réalisés, relativement faible.

Les péages, quant à eux, sont les plus égalitaires puisqu'ils sont supportés de la même façon par tous les poids lourds circulant sur le territoire ayant mis en place une redevance kilométrique. Ils sont aussi ceux qui pèsent le plus fortement dans le coût d'usage des infrastructures. A contrario, les vignettes pèsent peu dans le coût total. En effet, leur coût est amorti par les nombreux kilomètres réalisés. Ainsi, sur les 30 000 kilomètres simulés en Suède, le poids de l'Eurovignette est compris entre 6 % et 10 %, soit des pourcentages bien inférieurs à ceux constatés pour les péages autrichiens et français, compris ici entre de 63 % et 82 % du coût d'usage des infrastructures.

Enfin, les droits d'accises sur le gazole permettent aux transporteurs de se démarquer de leurs concurrents européens. En effet, les pavillons très actifs à l'international peuvent adapter leurs pratiques et adopter des stratégies afin de s'approvisionner dans les pays ayant des prix du gazole bas. Pour d'autres, ils profitent des taux bas sur les droits d'accises appliqués dans leurs pays comme c'est le cas au Portugal, en Pologne ou encore en Hongrie. Ces écarts sur les droits d'accises sur le gazole, constatés dans les trois simulations précédentes, sont particulièrement sensibles et permettent à certains pavillons de creuser l'écart et d'accroître leur compétitivité.

Enfin, ces quelques cas révèlent un coût kilométrique d'usage des infrastructures hétérogène, allant de 9 à 55 ct€/km. Tout d'abord, il s'agit d'écarts concurrentiels considérables rapportés à une prestation de transport routier de marchandises international qui avoisine les 1 €/km en UE. Mais surtout, il faut remarquer que ces écarts, les plus importants, s'observent entre territoires et non entre opérateurs. Le vrai enjeu concurrentiel concerne les coûts de production entre territoires.

## 5. SYNTHÈSE

Les trois prélèvements étudiés, les vignettes ou péages kilométriques, la taxe à l'essieu et les droits d'accises sur le gazole, n'ont pas le même impact sur les rapports de compétitivité entre pavillons dans le transport routier de marchandises international en Europe.

Concernant les vignettes et les péages au kilomètre, sur les 25 pays européens étudiés par le CNR (UE 27 hors Malte, Chypre et Grèce, Royaume-Uni compris), 9 États font le choix de la vignette, 15 autres optent pour une taxe ou une redevance au kilomètre et un seul, la Finlande, pour la gratuité. Pour les vignettes, les montants s'élèvent de 711 €/an en Lettonie à 1 250 €/an pour l'Eurovignette qui permet une circulation sur les réseaux autoroutiers luxembourgeois, néerlandais, suédois et danois. Rapporté au kilomètre de route payante, le montant des vignettes varie très fortement suivant le réseau concerné. Ainsi, le coût est de seulement 0,002 €/km au Royaume-Uni, où la vignette s'applique sur l'intégralité du réseau routier public, et de 0,44 €/km en Lituanie ou en Lettonie (pays hors réseau Eurovignette) où le réseau concerné est faible comparé au réseau routier total. De plus, il convient de souligner le faible poids que représente la vignette dans le coût d'usage des infrastructures. En effet, son coût est amorti par le kilométrage élevé réalisé par les poids lourds ayant une forte activité. Pour les péages, les montants relevés sur autoroutes varient fortement, passant de 0,063 €/km en Pologne à 0,428 €/km en Slovaquie. La tendance centrale observée sur ces 15 pays se situe autour de 0,20 €/km pour les autoroutes. Les péages sont par ailleurs les plus égalitaires, pour les transporteurs, parmi les différents prélèvements observés dans ce comparatif. Ils sont en effet supportés de la même façon par tous les poids lourds circulant sur un territoire soumis à une redevance kilométrique. Les péages sont aussi la composante qui pèse le plus fortement dans le coût d'usage des infrastructures.

Concernant les taxes directes sur les poids lourds, les montants fluctuent également très fortement selon les États, passant de 0 €/véh.an en Slovaquie à 2 088 €/véh.an au Royaume-Uni. Il n'existe en effet pas de taxe sur les poids lourds en Slovaquie, mais ces derniers ont l'obligation de circuler sur les autoroutes lorsqu'elles sont disponibles et donc de payer la redevance au kilomètre. Malgré des montants très hauts dans certains États, notamment dans les pays de l'est de l'Union européenne (Bulgarie, Pologne, République tchèque et Slovaquie), la taxe à l'essieu pèse peu dans le coût d'usage des infrastructures. En effet, son coût est fortement amorti par le kilométrage réalisé par ces pavillons.

Enfin, concernant les droits d'accises, il existe une très grande disparité des taux de taxation du gazole en Europe. Malgré la mise en place, dès 1992, d'un taux minimal de taxation applicable au gazole, on observe aujourd'hui encore des stratégies différentes de la part des pays membres. Au 15 novembre 2022, les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » varient de 16,30 €/hl au Portugal à 59,48 €/hl en Finlande. L'amplitude ainsi relevée est de 43,18 €/hl sur le gazole à « usage commercial ». La moyenne comme la médiane sont à 37 €/hl environ. Certains pays font le choix de taxer à des niveaux hauts le gazole, c'est le cas de la Finlande et de l'Autriche. Singulièrement, cette dernière a augmenté les droits d'accises sur le gazole en 2022 malgré la crise sur les prix de l'énergie. D'autres choisissent d'appliquer des droits d'accises sur le gazole à « usage privé » au plancher ou proche du minimum européen, c'est le cas de la Pologne, de la Bulgarie ou encore de la Croatie. Avec les remboursements partiels de droits d'accises applicables au gazole à « usage commercial », certains pays affichent des taux à hauteur de 33 €/hl voire inférieurs, c'est le cas de l'Espagne, du Portugal, de la Croatie ou encore de la Hongrie.

Les droits d'accises sur le gazole sont donc un levier permettant aux transporteurs de se démarquer de leurs concurrents européens. Les pavillons actifs à l'international adoptent donc des stratégies afin de s'approvisionner là où les prix du carburant sont au plus bas. Il convient de rappeler que le poste carburant représente généralement le deuxième poste de coût des transporteurs, voire le premier poste de coût pour certains pavillons d'Europe de l'Est, comme la Pologne. Les droits d'accises ont de

fait un impact non négligeable sur les choix d'approvisionnement en Europe des entreprises de transport routier de marchandises.

En résumé, les vignettes et péages d'un territoire sont supportés de la même façon par tous les poids lourds y circulant quelle que soit leur nationalité. Sur les trois prélèvements étudiés, ce sont eux qui pèsent le plus dans le coût d'usage des infrastructures. La taxe à l'essieu, quant à elle, est spécifique à chaque pays d'immatriculation du véhicule et est celle qui pèse le moins dans le coût d'usage des infrastructures. Quant aux droits d'accises sur le gazole, ce sont les plus complexes car il n'existe pas de rapport direct entre le lieu de taxation et le lieu de circulation ou de nationalité du véhicule. Les poids lourds opérant majoritairement en activité internationale maximisent leur chance de rouler toute l'année, dans toute l'Union européenne, avec le gazole le moins taxé d'Europe.

Au final, le coût kilométrique d'usage des infrastructures est très hétérogène selon la nationalité des poids lourds et selon les pays dans lesquels ils circulent. C'est l'objet des simulations de la partie 4 dont la valeur la plus élevée atteint 0,55 €/km. Ceci conduit à des écarts concurrentiels considérables rapportés à une prestation de transport routier de marchandises international qui avoisine les 1 €/km en UE. Mais surtout, il faut remarquer que ces écarts, les plus importants, s'observent d'abord entre territoires plutôt qu'entre opérateurs. Le vrai enjeu concurrentiel concerne donc les coûts de production entre États membres.

## 6. BIBLIOGRAPHIE

### VIGNETTES

#### **Danemark**

<https://www.eurovignettes.eu/portal/fr/tariffs/tariffs?reset=true>

#### **Estonie**

<https://teetasu.ee/rates>

<https://www.mnt.ee/eng/roads/estonian-road-network>

#### **Lettonie**

<https://www.lv vignette.eu/tariffs>

#### **Lituanie**

<https://lakd.lrv.lt/en/road-charges-and-tolls/user-charge-vignettes>

#### **Luxembourg**

<https://www.eurovignettes.eu/portal/fr/tariffs/tariffs?reset=true>

<http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/2019/05/21/a353/jo>

#### **Pays-Bas**

<https://www.eurovignettes.eu/portal/fr/tariffs/tariffs?reset=true>

#### **Roumanie**

<https://www.roviniete.ro/en/info/rovinieta-prêt>

#### **Royaume-Uni**

<https://www.gov.uk/government/publications/hgv-levy-bands-and-rates-tables>

<https://publications.parliament.uk/pa/bills/lbill/2012-2013/0082/2013082.pdf>

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/860685/road-lengths-in-great-britain-2019.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/860685/road-lengths-in-great-britain-2019.pdf)

#### **Suède**

<https://www.eurovignettes.eu/portal/fr/tariffs/tariffs?reset=true>

## *TAXES ET REDEVANCES AU KILOMETRE*

### **Allemagne**

[https://www.toll-collect.de/fr/toll\\_collect/bezahlen/maut\\_tarife/maut\\_tarife.html](https://www.toll-collect.de/fr/toll_collect/bezahlen/maut_tarife/maut_tarife.html)

<https://www.statistikportal.de/de>

### **Autriche**

<https://www.go-maut.at/portal/portal>

[https://www.asfinag.at/media/2465/00\\_mo\\_v48\\_tolling-regulations\\_en.pdf](https://www.asfinag.at/media/2465/00_mo_v48_tolling-regulations_en.pdf)

### **Belgique**

[https://www.viapass.be/wp-content/uploads/2020/12/Rates\\_gegroepoord\\_01-2021\\_FR.jpg](https://www.viapass.be/wp-content/uploads/2020/12/Rates_gegroepoord_01-2021_FR.jpg)

<https://indd.adobe.com/embed/b7b1c000-cfe0-4e6d-a826-287b772d0eb6?startpage=1&a>

### **Bulgarie**

<https://www.bgtoll.bg/en/toll-en>

<https://tollpass.bg/en/routepass/calculator>

### **Croatie**

<http://hac.hr/sites/default/files/hac%20LETAK%20EN.pdf>

<https://hac.hr/en/traffic-and-security>

### **Espagne**

<https://www.viat.es/donde-utilizarlo/en-autopistas-espanolas>

### **France**

Étude longue distance CNR 2022

### **Hongrie**

<https://hu-go.hu/articles/article/about-the-amount-of-the-toll#menu>

### **Irlande**

<https://www.tii.ie/roads-tolling/tolling-information/toll-locations-and-charges/>

### **Italie**

<http://www.autostrade.it/it/il-pedaggio/come-si-calcola-il-pedaggio>

### **Pologne**

<https://www.viatoll.pl/en/trucks/payments-and-toll-rates/toll-rates>

<https://www.viatoll.pl/en/trucks/map/list-of-toll-sections>

### **Portugal**

<http://www.estradas.pt/index?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

### **République tchèque**

<https://www.euowag.com/en/services/toll/toll-in-the-czech-republic/>

<https://myto.cz/en/specified-road-sections/network>

### **Slovaquie**

<https://www.emyto.sk/en/etoll/toll-rates-and-discounts>

**Slovénie**

[https://www.dars.si/DarsGo/About\\_DarsGo](https://www.dars.si/DarsGo/About_DarsGo)

**Finlande**

<https://www.kodino.com/uk/tolls/finland>

<https://liikennetilanne.fintraffic.fi>

**TAXES DIRECTES SUR LES POIDS LOURDS****Allemagne**

[https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps\\_Rechner/KfzRechner/Kfz](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/Kfz)

**Autriche**

<https://www.bmf.gv.at/en/>

**Belgique**

[https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-05/baremes\\_taxe\\_de\\_circulation\\_camion](https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-05/baremes_taxe_de_circulation_camion)

**Bulgarie**

<https://www.lex.bg/laws/ldoc/2134174720> (article 55)

**Croatie**

<http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Le-transport-routier-de-marchandises-croate-2018>

**Espagne**

[https://www.fomento.gob.es/recursos\\_mfom/listado/recursos/observatorio\\_de\\_costes\\_en](https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/observatorio_de_costes_en)

**Estonie**

<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/531102013006/consolide>

**France**

<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F31220>

**Hongrie**

[https://gepjarmu-adasveteli-szerzodes.hu/teljesitmenyado-kalkulator/#kalkulator\\_teljesitm](https://gepjarmu-adasveteli-szerzodes.hu/teljesitmenyado-kalkulator/#kalkulator_teljesitm)

**Italie**

<https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/2292a354-bdee-4fef-a9f7-425506cfa5df/Tariffario+2022.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-2292a354-bdee-4fef-a9f7-425506cfa5df-nT8dnvH>

**Lettonie**

<https://www.csdd.lv/transportlidzekla-ekspluatacijas-nodoklis/nodokla-likme-kravas-automo>

**Lituanie**

<http://www.kauno-tac.lt/naudinga/mokestis-uz-registruotas-krovines-transporto-priemo>

<https://lakd.lrv.lt/en/road-charges-and-tolls/other-charges>

**Luxembourg**

<https://douanes.public.lu/fr.html>

**Pays-Bas**

[https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto\\_en\\_vervoer/belastingen\\_op\\_auto\\_en\\_motor/motorrijtuigenbelasting/hoeveel\\_motorrijtuigenbelasting\\_betaal\\_ik/motorrijtuigenbelasting\\_vrachtauto/tabellen\\_voor\\_euronorm\\_3\\_en\\_hoger/euronorm-3-en-ho](https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/motorrijtuigenbelasting/hoeveel_motorrijtuigenbelasting_betaal_ik/motorrijtuigenbelasting_vrachtauto/tabellen_voor_euronorm_3_en_hoger/euronorm-3-en-ho)

**Pologne**

[https://www.bip.krakow.pl/?dok\\_id=92395](https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=92395)

**Portugal**

<https://www.pwc.pt/pt/pwcinforfisco/codigos/isv-iuc.pdf>

[https://impostosobreveiculos.info/legislacao-leis/codigo-imposto-unico-de-circulacao-completo-e-actualizado/#Codigo\\_IUC\\_Artigo\\_5](https://impostosobreveiculos.info/legislacao-leis/codigo-imposto-unico-de-circulacao-completo-e-actualizado/#Codigo_IUC_Artigo_5) Article 5, paragraphe 8 du Code de la taxe de circulation unique

**République tchèque**

<https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dan-silnicni-3537.html>

**Roumanie**

Code fiscal roumain

Article 263, alinéa 5

<https://legeaz.net/legea-571-2003-cod-fiscal/art-263>

**Royaume-Uni**

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/770275/v149x1-rates-of-vehicle-tax.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/770275/v149x1-rates-of-vehicle-tax.pdf)

**Slovaquie**

Ministère des Finances slovaque

<https://www.finance.gov.sk/files/archiv/priloha-stranky/4417/17/zakon-c-3612014-B.pdf>

**Slovénie**

<https://www.darsgo.si/portal/en/toll-price>