

Taxes et redevances dans le transport routier de marchandises

08

**Document de référence
2013 • 08**

Bertil Hylén

VTI, Suede

Jari Kauppila, Edouard Chong

Forum International des Transports
Paris, France

Taxes et redevances dans le transport routier de marchandises

Analyse succincte et tableaux de données 1998-2012

Document de référence n° 2013-08

Bertil HYLÉN

VTI, Suède

Jari KAUPPILA

Forum international des transports à l'OCDE

Edouard CHONG

Forum international des transports à l'OCDE

Avril 2013

LE FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Le Forum international des transports de l'OCDE est une organisation intergouvernementale qui regroupe 54 pays membres. En tant que laboratoire d'idées stratégiques, son objectif est d'aider à définir les priorités d'action dans le domaine des transports au niveau mondial, et de veiller à ce qu'elles favorisent la croissance économique, la protection de l'environnement, la cohésion sociale ainsi que la préservation de la vie humaine et du bien-être. Le Forum international des transports organise un sommet annuel des ministres et des principaux représentants du secteur des transports, de la société civile et du monde universitaire.

Le Forum international des transports a été créé par une Déclaration du Conseil des Ministres de la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports) lors de la session ministérielle de mai 2006. Il est établi sur la base juridique du Protocole de la CEMT, signé à Bruxelles le 17 octobre 1953, et des instruments juridiques de l'OCDE.

Les pays membres du Forum sont les suivants : Albanie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Corée, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Inde, Irlande, Islande, Italie, Japon, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Mexique, Moldova, Monténégro, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

Le Centre de recherche du Forum international des transports rassemble des statistiques et mène des programmes coopératifs de recherche couvrant tous les modes de transport. Ses conclusions sont largement diffusées et facilitent l'élaboration des politiques dans les pays membres, ainsi que l'organisation du sommet annuel.

Documents de référence

La série *Documents de référence* du Forum international des transports porte à la connaissance des chercheurs et professionnels les travaux de recherche menés par le Centre de recherche sur les transports ou à sa demande. Les *Documents de référence* visent à faire mieux comprendre le secteur des transports et à éclairer l'élaboration des politiques des transports. Le Forum international des transports n'apporte pas de modifications aux documents de référence, qui reflètent uniquement l'opinion de leurs auteurs.

Ces documents peuvent être téléchargés à l'adresse suivante :

www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/jtrcpapers.html

Adresse du site Web du Forum international des transports :

www.internationaltransportforum.org

Pour de plus amples renseignements sur les *Documents de référence* et les autres activités du CCRT : itf.contact@oecd.org

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	4
2. LE CADRE	5
3. APERÇU DES TAXES ET REDEVANCES.....	8
4. TAXATION NETTE.....	11
5. TAXES ET REDEVANCES EN AUSTRALIE, AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS.....	15
6. CONCLUSIONS	18
BIBLIOGRAPHIE	19
ANNEXE 1. TABLEAUX DE DONNÉES	20

1. INTRODUCTION

Le Forum international des transports, à l'OCDE, collecte depuis 1998 des données sur les diverses taxes et redevances perçues sur le transport routier. La base de données actuelle du Forum international des transports présente les résultats de cette activité concernant certaines années, entre 1998 et 2008. Ces données permettent d'effectuer des comparaisons quantitatives des régimes fiscaux qui s'appliquent au transport routier de marchandises dans différents pays. Elles sont également mises à profit en tant qu'informations essentielles dans diverses études internationales. Les pays les utilisent pour étayer l'étude de la récupération des coûts des infrastructures routières en établissant la relation entre toutes les taxes ou redevances prélevées au titre des activités de transport et les coûts. Le rapport de 2003 de la CEMT intitulé « *La réforme des taxes et des redevances dans les transports* » définissait une méthodologie pour effectuer ces comparaisons, notamment eu égard aux coûts marginaux de l'utilisation des infrastructures (usure, congestion ainsi qu'externalités environnementales et sur le plan de la sécurité). Les données peuvent également se révéler utiles pour vérifier s'il existe des prélèvements discriminatoires. Il est possible en outre d'évaluer à l'aide de ces données l'incidence de la taxation sur la compétitivité dans les marchés du transport routier de marchandises en procédant à des modélisations des parcours des poids lourds de nationalités différentes sur des trajets-type à travers l'Europe et en calculant les indicateurs appropriés. Par ailleurs, les données ont été utilisées dans une étude récente qui comparait l'internationalisation des effets externes des poids lourds qui empruntent un certain nombre de corridors européens de fret (CTS 2012).

Ce rapport met à jour la base de données sur la fiscalité et la tarification des poids lourds en Europe, moyennant des données chiffrées de l'année 2012 concernant les taxes et redevances sur les véhicules, les carburants et l'usage des infrastructures routières, y compris les renseignements pertinents sur les dégrèvements et exonérations. Il comporte aussi une brève analyse du niveau des prélèvements et de leur évolution future prévue. Les données recueillies concernent près de 30 pays. Des taxes et redevances semblables, appliquées aux États-Unis, au Canada et en Australie, font également l'objet d'une analyse succincte, la bibliothèque du VTI étant la source de la majeure partie des informations sur ces pays.

Dans un premier temps, il a été établi un inventaire des taxes et redevances existantes, pour l'essentiel à partir des réponses à un questionnaire adressé aux différents ministères des transports ou organismes publics compétents. Les autres sources utilisées sont notamment des sites Web de ministères et d'exploitants de péages. Les données ainsi rassemblées servent à analyser la structure fiscale et territoriale des prélèvements. Afin de pouvoir comparer les régimes de taxation du transport routier de marchandises de différents pays, les niveaux de taxation nette sont calculés pour un transport intérieur type, puis par véhicule-kilomètre et par tonne-kilomètre à partir des résultats obtenus.

Le présent rapport récapitule les résultats de l'analyse et rend compte de la méthodologie ainsi que des sources utilisées. Les données détaillées sont consultables à la page Web du Forum international des transports :

<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/taxation/index.html>.

2. LE CADRE

Le cadre dans lequel s'inscrit l'analyse se compose de deux parties : un inventaire des prélèvements et une comparaison, d'un point de vue quantitatif, de toutes les taxes et redevances que les pays perçoivent sur le transport routier de marchandises. Il a été défini pour la première fois dans la publication *La réforme des taxes et des redevances dans les transports* (ECMT 2003), rapport dont s'inspire largement la description ci-après.

En premier lieu sont collectées les données sur les niveaux absolus des taxes et redevances spécifiques auxquelles est assujéti le transport routier de marchandises. L'inventaire comprend les variables suivantes : les taxes sur les véhicules (la possession du véhicule), les droits d'accise sur les carburants et les redevances d'usage, ainsi qu'éventuellement les remboursements, allégements et exonérations.

Pour chaque prélèvement, les données suivantes ont été compilées :

- base d'imposition (véhicule, carburant ou usage) ;
- montant payé (par an, par km, par litre) ;
- type de paiement (période, tronçon routier, pont) ;
- TVA sur le gazole et péages payés dans tous les États membres de l'UE, la Norvège et la Suisse ;
- Remboursements, dégrèvements et autres exonérations possibles.

Les taux des droits d'accise sur les carburants, des taxes sur les véhicules et des redevances d'usage varient selon la date, le pays et l'année considérés. Dans la présente étude, les taux utilisés sont fixés en fonction de ceux qu'applique chaque pays au début de l'exercice budgétaire. Étant donné que les taxes et les redevances diffèrent selon le type de véhicule, un véhicule-type a été défini aux fins de la présente étude : il s'agit d'un semi-remorque de 40 tonnes à 3+2 essieux conforme à la norme d'émission Euro IV. Afin que les données soient comparables, les taux recensés se rapportent à ce véhicule-type. Les taux de change utilisés dans les calculs s'entendent au 12 octobre 2012.

L'inventaire recouvre les pays suivants, pour lesquels des données sont disponibles : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Estonie, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Russie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque et Royaume-Uni.

Les informations obtenues sont organisées en fonction d'un critère économique défini dans la précédente étude, qui les situe dans des catégories allant de prélèvements de nature purement fiscale à un prix à payer pour l'usage d'une infrastructure (cf. tableau 1). Ce système de classification peut être utilisé pour réaliser, sur la base des recettes annuelles générées dans chaque pays par chaque catégorie de prélèvement, des comparaisons internationales des structures fiscales applicables au transport routier de marchandises (cf. CEMT 2003).

Tableau 1. **Catégorisation économique des taxes et redevances perçues sur le transport routier de marchandises**

Prélèvements	Taxes sur les véhicules	Droits d'accise sur les carburants	Taxes et redevances payées par l'utilisateur	
			Vignettes	Péages + redevances d'usage liées à la distance et au poids
Description	Les taxes sur les poids lourds sont imposées sur la base de la propriété dans le pays d'immatriculation	Faible corrélation avec l'usage	Taxes forfaitaires de circulation	Le montant à acquitter est fonction de l'usage (nombre de km et poids autorisé ou tonnes transportées)
Critère économique	Prélèvements fiscaux	Prélèvements pré-affectés	Prix fixes	Prix
Résultat	Structure purement fiscale selon la part de recettes générée par chaque catégorie de prélèvement			

De plus, quatre catégories de taxes ont été créées en fonction de la territorialité de leur application, c'est-à-dire la mesure dans laquelle elles sont liées à l'utilisation de certaines sections ou subdivisions territoriales du réseau d'infrastructures (tableau 2). Elles permettent d'effectuer des comparaisons des structures territoriales en définissant ces structures sur la base des taxes payées par transport intérieur type.

Tableau 2. **Catégorisation territoriale des taxes et redevances perçues sur le transport routier de marchandises**

Prélèvements	Taxes sur les véhicules	Droits d'accise sur les carburants	Taxes et redevances payées par l'utilisateur	
			Vignettes	Péages + redevances d'usage liées à la distance et au poids
Description	Taxes "nationales" au regard du critère territorial	Les transporteurs peuvent choisir de ne pas respecter le lien territorial (faire le plein dans un pays A en empruntant les routes d'un pays B)	Taxes liées à un territoire particulier mais non à la quantité utilisée (prix fixe)	Redevances strictement liées à un territoire particulier et à la quantité utilisée (prix)
Critère territorial	Prélèvements nationaux	Prélèvements faiblement territoriaux	Prélèvements modérément territoriaux	Prélèvements fortement territoriaux
Résultat	Structure territoriale des prélèvements selon la part des redevances payées sur des trajets particuliers			

Les taxes sur les véhicules à moteur sont considérées nationales ou purement fiscales parce qu'elles sont perçues au titre de la possession d'un véhicule, indépendamment du lieu ou de l'intensité de son utilisation. Elles sont aussi directement liées au pays d'immatriculation.

En règle générale, les taxes sur les carburants sont faiblement liées au critère de la territorialité dès lors que les véhicules peuvent faire le plein dans un pays et circuler sur les routes d'un autre pays. Il est question de la taxation des carburants dans la directive 2003/96/CE du Conseil restructurant le cadre communautaire de taxation des produits

énergétiques et de l'électricité, qui fixe une taxe minimum de 0.33 EUR/litre pour le gazole, mais ne prescrit pas de niveau maximum.

Les taxes forfaitaires (journalières ou annuelles, par exemple) de circulation sur les infrastructures, telle l'Eurovignette, entrent dans la catégorie des prélèvements modérément territoriaux. L'Eurovignette a été supprimée successivement dans plusieurs États membres ; elle est encore en vigueur dans cinq pays seulement.

Les redevances d'usage des infrastructures perçues en fonction de l'utilisation de ces dernières, comme les péages, sont considérées comme étant fortement territoriales.

Comme les pays n'appliquent pas tous les mêmes catégories de prélèvements, il n'est pas significatif de simplement comparer leurs niveaux. Pour que des comparaisons internationales soient possibles, il faut commencer par calculer la taxation nette du transport routier de marchandises dans les pays étudiés. En effet, certains pays accordent aux entreprises de transport routier des allègements de divers droits d'accise, c'est pourquoi les prélèvements totaux sont calculés déduction faite des remboursements, dégrèvements et exonérations consentis.

L'étape suivante consiste à établir le scénario du trajet-type (CEMT 2003). Les calculs sont fondés sur le montant total des prélèvements à acquitter pour un poids lourd Euro IV de 40 tonnes parcourant un trajet intérieur de 400 km. Dans les pays où il existe des péages, les routes à péages sont supposées représenter la moitié du parcours-type (200 km). Les résultats sont exprimés en termes de prélèvement total par trajet-type, par véhicule-km et par tonne-km. Le tableau 3 présente un aperçu de ces calculs.

Tableau 3. **Calcul de la taxation nette pour un trajet-type**

Taxation nette	Calcul
Prélèvements totaux par trajet (EUR/trajet)	(taxes sur le véhicule/ 276 jours) + (taxes sur le gazole x 128 litres) + (redevances d'usage /276 jours) + (péages autoroutiers * 200 km) + (prélèvements par t-km *400 km * 40 tonnes)
Prélèvements totaux par v-km (EUR/v-km)	Prélèvements totaux par trajet (EUR) / 400 km
Prélèvements totaux par t-km (EUR/t-km)	Prélèvements totaux par v-km (EUR/km) / 40 t

3. APERÇU DES TAXES ET REDEVANCES

Un inventaire des taxes et redevances perçues est présenté au tableau 4, et des données détaillées figurent à l'annexe 1.

Taxe au titre de la possession d'un poids lourd (prélèvement appliqué en fonction de la nationalité du transporteur) : elle représente en moyenne 1 417 EUR/an dans les pays étudiés. Son montant varie toutefois largement selon les pays, de 4 833 EUR/an en Irlande à zéro en Slovénie (où cet impôt n'existe pas). De plus, neuf pays accordent un dégrèvement de 20-30% pour les poids lourds équipés de suspensions pneumatiques, parce qu'il est démontré que ces véhicules entraînent une usure beaucoup moins importante des chaussées. L'Allemagne et le Royaume-Uni appliquent un allègement fiscal supplémentaire aux camions dont les émissions polluantes sont réduites, dont peuvent aussi bénéficier des véhicules autres que ceux conformes aux normes Euro V/VI. En Suisse, en Espagne et en Italie, la taxe sur la possession des véhicules est fixée sur une base régionale. La subvention allouée en Allemagne au titre de l'achat de poids lourds propres (Euro V) est une prime spéciale – sans rapport avec les prélèvements. En conséquence, le nombre de poids lourds des catégories Euro V et VI a très sensiblement augmenté (CTS 2012).

Taxe sur le carburant (prélèvement à caractère faiblement territorial) : il en est question dans la directive 2003/96/CE du Conseil restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. Bien que cette taxe ne soit pas nécessairement considérée comme une taxe sur le transport routier, le considérant 19 de la directive mentionne le lien entre la taxation du gazole et l'adoption d'un système de redevances sur les infrastructures routières. La directive fixe une taxe minimum de 0.33 EUR/litre sur le gazole mais ne définit pas de niveau maximum. La taxe sur le carburant varie généralement entre 0.40 EUR et 0.50 EUR par litre. Se distinguent des autres pays, dans le bas de la fourchette, le Luxembourg, la Lituanie et la Roumanie, où la taxe sur le carburant représente 0.30 EUR par litre. A l'autre extrémité, le Royaume-Uni et la Suisse prélèvent respectivement à ce titre 0.72 EUR et 0.63 EUR par litre.

Redevances fondées sur la durée (prélèvements à caractère modérément territorial) : il s'agit, pour l'essentiel, de l'Eurovignette aujourd'hui en vigueur dans cinq pays – la Suède, le Danemark, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. La vignette acquittée dans l'un de ces pays permet de circuler sur le réseau routier des quatre autres (sauf sur quelques ponts à péage). Une vignette autoroutière semblable est en place en Hongrie. On peut affirmer que ces redevances vont disparaître, et seront probablement remplacées par des péages (électroniques) ou des redevances kilométriques, caractérisés par une différenciation considérablement plus marquée.

Péages et redevances fondés sur la distance (prélèvements à caractère fortement territorial) : ils sont surtout en place à l'heure actuelle sur des autoroutes dans plusieurs pays. C'est principalement en Espagne, en Italie et en France que l'on trouvait initialement des péages autoroutiers à barrières, où il faut marquer l'arrêt ou ralentir pour acquitter le péage. Depuis 2001, les évolutions sur ces réseaux sont contrastées : le développement des routes à péage est important en Espagne, plus modéré en France et en Italie. Aujourd'hui, le Portugal, la Slovaquie, la Slovénie, la Pologne et l'Autriche ont aussi de grands réseaux autoroutiers à péage.

La Suisse a instauré en 2001 un péage kilométrique électronique, la redevance poids lourds liée aux prestations, suivie par l'Allemagne qui, en 2005, a adopté un système de télépéage par satellite qui perçoit des redevances liées à la distance parcourue et différenciées par catégories de poids lourds. L'Autriche, la République tchèque et la Slovaquie ont fait de même, tandis que la France a mis en place une redevance kilométrique électronique sur certains tronçons du réseau routier principal qui n'étaient pas encore soumis à péage. Alors que le tarif par véhicule-kilomètre est le même sur toutes les routes à péage en Allemagne, en Suisse et en Autriche, ce n'est pas le cas en Italie, en France, en Espagne, en Pologne et en Slovaquie, où les péages perçus par véhicule-kilomètre sont différents selon les tronçons du réseau. En outre, plusieurs pays appliquent des redevances différenciées en fonction de l'heure (par exemple plus élevées la nuit en Autriche) ou des réductions pour les véhicules conformes aux normes d'émission Euro V ou plus strictes.

En plus des systèmes de péage nationaux, il existe dans plusieurs pays des péages de congestion locaux ou d'accès à certains ouvrages (ponts ou tunnels). Par ailleurs, plusieurs pays ont mis en place des zones à faibles émissions, et parfois des zones où la circulation de poids lourds des catégories Euro I à III est interdite.

Depuis des décennies, les pays européens mènent des recherches, débattent et sont en désaccord sur l'idée de généraliser la tarification routière à tous les véhicules (en faisant payer le prix de l'usure des infrastructures et des externalités). Il ressort des réponses des pays qui ont participé à l'enquête que plusieurs systèmes de péage ou de tarification de la congestion ont été élaborés au cours de la dernière décennie, mais que la résistance opposée par des groupes d'intérêts ou des responsables politiques a empêché leur inscription dans la législation ou leur mise en œuvre.

Encadré : **Contexte des redevances en Italie**

L'un des pays où il existe plusieurs concessionnaires autoroutiers et une forte différenciation des redevances a présenté les explications suivantes concernant le(s) système(s) de tarification :

Le péage est le montant que paye l'utilisateur pour parcourir une distance donnée ; il est lié à l'investissement réalisé par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour financer la conception et la construction de l'infrastructure ainsi que son entretien/évolution en fonction des volumes du trafic. Il se compose de trois éléments : le tarif moyen (EUR/km) qui revient aux sociétés concessionnaires, une redevance supplémentaire (EUR/km) fixée par la loi qui échoit à l'ANAS S.p.A. (la société nationale des routes et autoroutes italiennes), ainsi que la TVA. Les péages sont censés permettre de récupérer les coûts d'investissement, y compris ceux de rénovation, de modernisation, d'innovation et d'exploitation, ainsi que de rémunérer de façon appropriée les investisseurs.

Les tarifs ne sont pas librement définis : ils ne doivent pas dépasser des limites précises, fixées dans le contrat de concession passé entre l'État et la société concessionnaire, et également liées au plan de financement applicable. Par conséquent, le contrat régit le tarif moyen, différencié par type de véhicule, sur chaque tronçon d'autoroute en fonction de ses caractéristiques (tronçon de montagne, par exemple) et des investissements spécifiques engagés.

La société concessionnaire propose des modifications des tarifs compte tenu des éléments prévus dans le contrat, mais c'est l'État qui, après avoir procédé à certaines évaluations, les approuve ou non et fixe le nouveau montant, par décret du ministère des Infrastructures et des Transports en accord avec le ministère de l'Économie et des Finances.

En application des directives 2006/38/CE et 2011/76/UE, la différenciation des redevances d'infrastructure routière visant à réduire la pollution atmosphérique (par catégorie de véhicules selon les normes EURO) sera introduite au moment du renouvellement des concessions, et pour les nouveaux systèmes de péage, étant donné que les contrats de concession existants sont dispensés de cette obligation par la législation européenne.

Tableau 4. Inventaire des taxes et redevances applicables en 2012

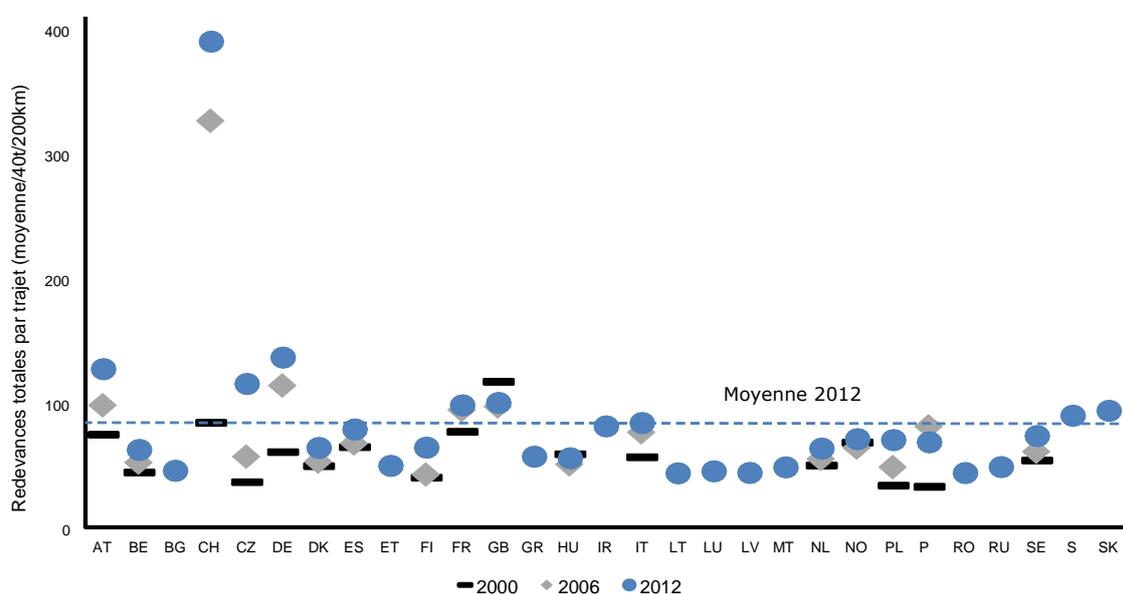
Pays	Taxes sur les véhicules	Droits d'accise sur les carburants	Redevances d'usage	
			Vignettes	Péages + redevances d'usage liées à la distance et au poids
Autriche	✓	✓		✓
Belgique	✓	✓	Eurovignette	
Bulgarie	✓	✓		
République tchèque	✓	✓		✓
Danemark	✓	✓	Eurovignette	Péages de ponts
Estonie	✓	✓		
Finlande	✓	✓		
France	✓	✓		✓
Allemagne	✓	✓		✓
Grèce	✓	✓		
Hongrie	✓	✓	Vignette autoroutière	
Irlande	✓	✓		
Italie	✓	✓		✓
Lettonie	✓	✓		
Lituanie	✓	✓		
Luxembourg	✓	✓	Eurovignette	
Pays-Bas	✓	✓	Eurovignette	Péage de tunnel
Norvège	✓	✓		Péages de tunnels etc.
Pologne	✓	✓		✓
Portugal	✓	✓		✓
Roumanie	✓	✓		
Russie	✓	✓		✓
Slovaquie	✓	✓		✓
Slovénie		✓		✓
Espagne	✓	✓		✓
Suède	✓	✓	Eurovignette	Péage urbain
Suisse	✓	✓		✓
Royaume-Uni	✓	✓		Péages urbains

4. TAXATION NETTE

Étant donné que les pays étudiés n'imposent pas tous les mêmes types de prélèvements, comparer isolément les niveaux d'une taxe donnée ne permet pas de se faire une idée de l'impact qu'ont les différences de montant de cette taxe sur les transporteurs routiers. C'est pourquoi, afin de permettre les comparaisons, les prélèvements totaux par trajet intérieur normalisé sont présentés ci-après (se reporter au chapitre 2 pour une description de la méthodologie appliquée).

Le montant net des prélèvements acquittés pour un transport intérieur type dans le pays d'immatriculation est représenté, pour certaines années, dans le graphique 1. Les résultats obtenus révèlent d'importantes différences de taxation totale d'un pays à l'autre. En moyenne, une entreprise de transport paye 84 EUR par trajet dans le pays d'immatriculation. Les prélèvements les plus faibles sont observés en Roumanie, en Lettonie et en Lituanie, où une entreprise nationale acquitte 44 EUR pour un transport intérieur type. Au Royaume-Uni, en République tchèque, en Allemagne, en Autriche et en Suisse, les transporteurs doivent payer 100 EUR ou plus pour effectuer un trajet comparable dans leur propre pays. L'adoption par la Suisse, en 2001, d'une nouvelle redevance d'usage liée à la distance et au poids (la redevance poids lourds liée aux prestations, ou RPLP) a entraîné une importante variation du montant net des redevances acquittées.

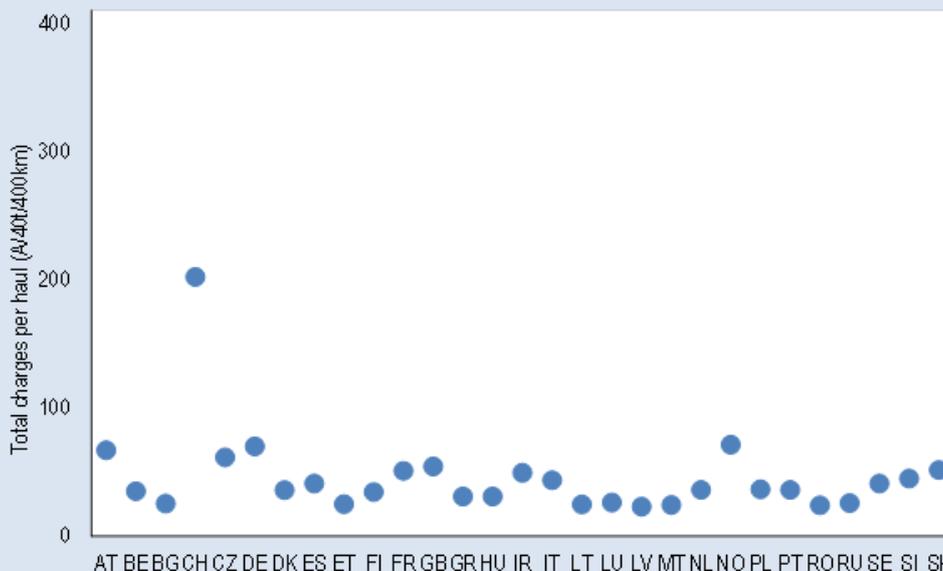
Graphique 1. **Montant net des redevances acquittées pour un transport intérieur type (EUR)**



Encadré: **Analyse de sensibilité des résultats**

Les hypothèses relatives à une prestation de base en matière de transport intérieur ont un impact significatif sur le calcul du total des charges payées par pays d'immatriculation. En guise d'illustration, un deuxième scénario est présenté dans le graphique ci-dessous. La prestation de transport de base y est fixée égale à 200 kilomètres. Pour les pays dotés de péages, la proportion avec péage est présumée être de moitié, soit 100 kilomètres. Un kilométrage plus faible réduit sensiblement les charges pour les pays avec péages.

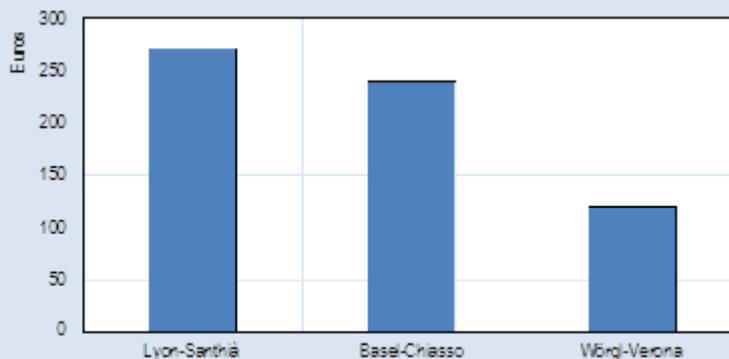
Graphique : **Total des charges payées pour un transport intérieur type**
(scénario alternatif avec 200 kilomètres)



(Total des charges par déplacement(A/40t/200km))

Le choix de l'itinéraire peut aussi avoir une grande incidence sur les résultats. Par exemple, le choix de la route transalpine modifie notablement le résultat. Le graphique suivant montre les péages de transit au travers de la Suisse (Bâle-Chiasso) comparativement à deux routes alternatives par la France (Lyon-Santhià) ou l'Autriche (Wörgl-Vérone). Il montre que même si les charges moyennes payées en Suisse sont élevées dans nos calculs pour un transport intérieur type, les charges relatives à un itinéraire en particulier ont un impact encore plus important pour le trafic transalpin.

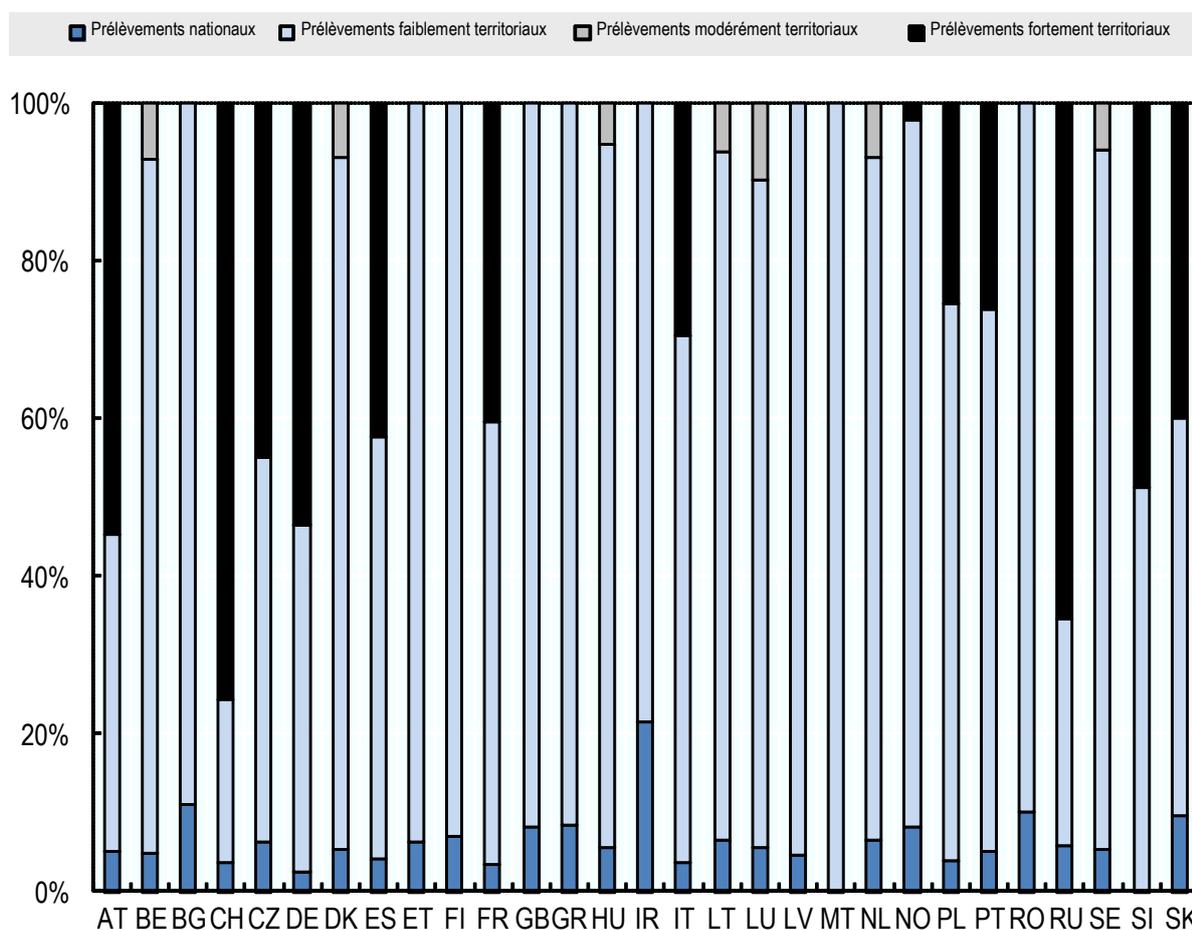
Graphique : **Charges de transit pour des routes transalpines alternatives**



Source: Confédération Suisse (2012).

Tous les pays excepté l'Estonie prélèvent une redevance fondée sur la nationalité du transporteur (taxes au titre de la possession de véhicules). Cependant, la part de cette taxation nationale dans le total des prélèvements pour un trajet intérieur est relativement faible – elle atteint le plus haut niveau en Irlande, à 18 % du total. Les redevances à caractère faiblement territorial (droits d'accise sur les carburants) représentent la plus forte proportion des recettes fiscales totales dans la plupart des pays, sauf en République tchèque, en Autriche et en Russie, où la majeure partie de la taxation correspond aux péages ou aux redevances kilométriques (graphique 2). A l'évidence, ces résultats mettent en relief l'importance des droits d'accise sur les carburants dans l'ensemble des taxes et redevances auxquelles sont assujettis les transporteurs routiers.

Graphique 2. **Structure territoriale des prélèvements selon la part des taxes et redevances payées sur des trajets intérieurs en 2012**



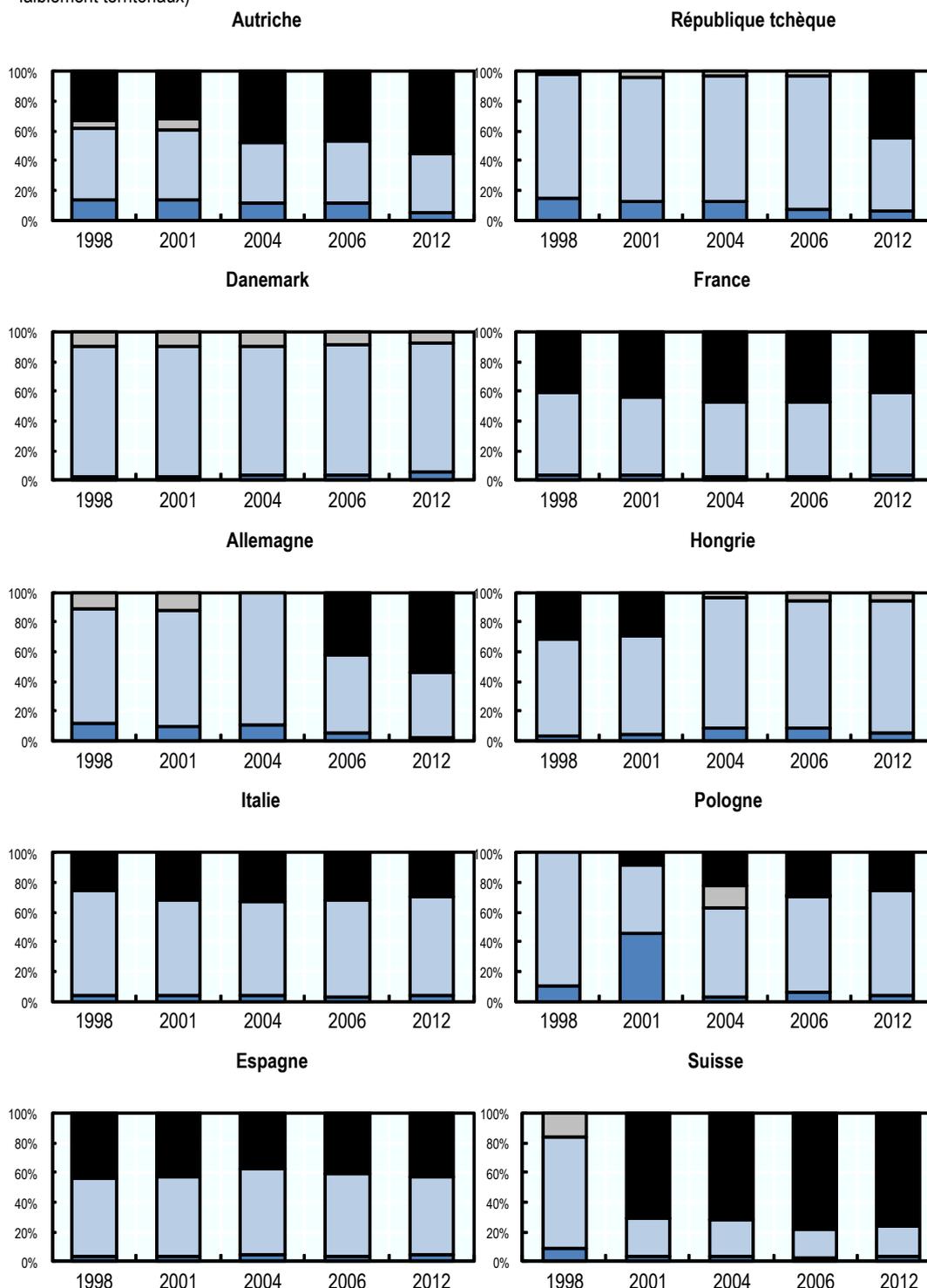
Une publication antérieure (CEMT 2005) examinait l'équité et la complexité de la fiscalité dans le transport routier international de marchandises. Privilégiant le principe de non-discrimination comme critère d'efficacité de ces marchés internationaux, elle préconisait l'abolition des redevances de transit ainsi que la réduction du poids et de la complexité des taxes fondées sur la nationalité du transporteur, en les remplaçant par des prélèvements territoriaux : péages, redevances kilométriques ou redevances de type vignette (avec la possibilité de les acheter à la journée).

Un certain nombre de taxes et de redevances de transit potentiellement discriminatoires ont été supprimées ces dernières années. L'évolution de la structure territoriale de la taxation (graphique 3) laisse en outre à penser que les prélèvements à caractère territorial gagnent

en importance relative, en particulier les redevances ou péages kilométriques perçus au titre de l'utilisation des infrastructures.

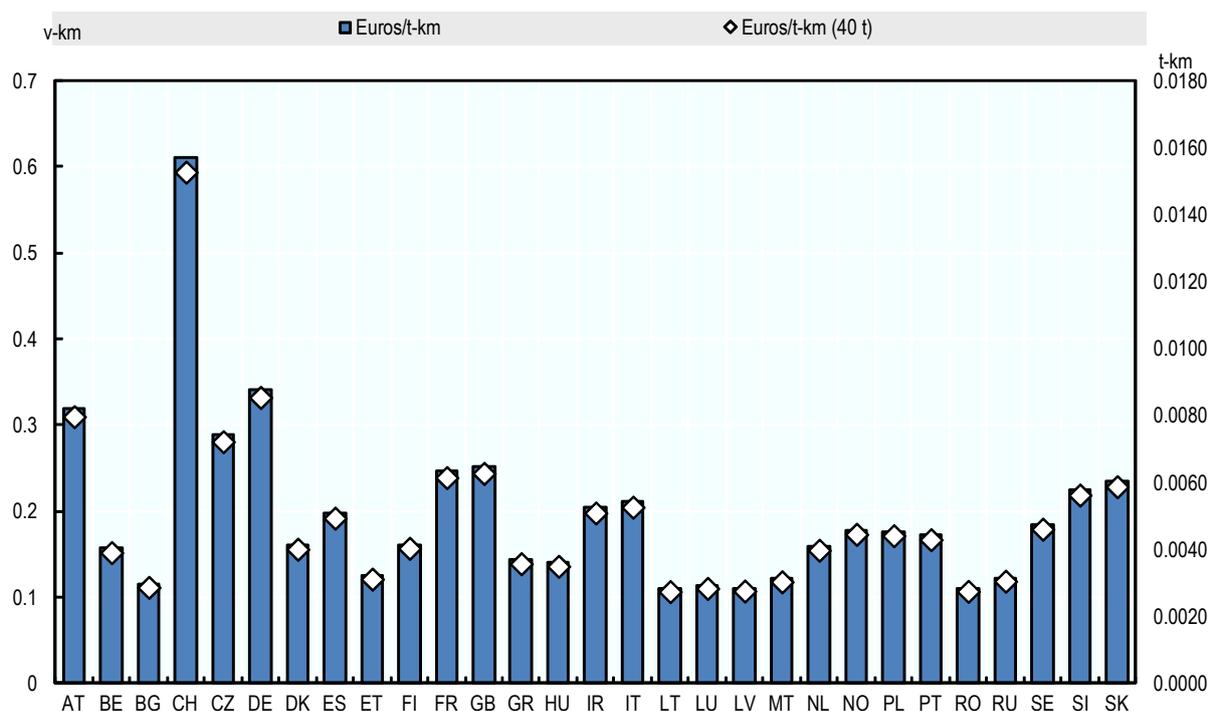
Graphique 3. **Évolution de la structure territoriale de la taxation dans certains pays**

- Péages+redevances d'usage (prélèvements fortement territoriaux)
- ▣ Vignettes (prélèvements modérément territoriaux)
- ▤ Droits d'accise sur les carburants (prélèvements faiblement territoriaux)
- Taxes sur les véhicules (nationales)



Le montant net des prélèvements acquittés par véhicule-kilomètre se chiffre en moyenne à 0.20 EUR, et ne varie guère d'un pays à l'autre, à quelques rares exceptions près. Les prélèvements les plus élevés sont perçus en Suisse (0.61 EUR/v-km) et les plus faibles en Bulgarie, au Luxembourg, en Lettonie et en Roumanie (0.11 EUR/v-km). Exprimé par tonne-kilomètre, le montant net moyen acquitté représente 0.005 EUR/t-km.

Graphique 4. Montant net des taxes et redevances payées par t-km et par v-km
(trajets intérieurs, 2012)



5. TAXES ET REDEVANCES EN AUSTRALIE, AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

Des informations préliminaires sur les taxes et redevances perçues en Australie, au Canada et aux États-Unis ont été rassemblées afin de pouvoir comparer celles qui s'appliquent aux poids lourds en Europe aux prélèvements correspondants dans quelques pays non européens.

Taxe sur la possession des véhicules ou taxe d'immatriculation

La taxe sur la possession des véhicules ou taxe d'immatriculation varie beaucoup dans les pays examinés. Aux États-Unis, les écarts de taxation entre les États et entre différents comtés à l'intérieur des États sont considérables : la taxe sur la possession de véhicules se situe entre 90 EUR/an et 2 100 EUR/an (FHWA 2008). Il est à noter que la classification des poids lourds est elle aussi différente de celle qui prévaut en Europe.

De même, au Canada, chaque province a son propre régime fiscal pour ce qui est de la possession de véhicules. A titre d'exemple, en Nouvelle-Ecosse, un transporteur paye une taxe poids lourd (*Heavy Commercial Fee*) de 1 775 EUR/an, dans le Nouveau-Brunswick une taxe d'immatriculation annuelle de 1 600 EUR/an, tandis que dans l'Ontario, il est tenu d'acquitter une taxe de validation poids lourd (*Heavy Commercial Vehicle Validation Fee*) de 2 000 EUR/an pour un véhicule de 63 tonnes.

En Australie aussi, les écarts entre les États sont notables. La taxe d'immatriculation annuelle pour un véhicule équivalent au poids lourd européen représente 1 425 EUR/an en Australie occidentale, 3 650 EUR/an dans le Victoria et 4 050 EUR/an dans le Territoire du Nord. Il convient de signaler que plusieurs États autorisent la circulation de poids lourds considérablement plus grands que ceux de 40 tonnes, pouvant atteindre, voire dépasser les 100 tonnes. Une réforme du régime australien des taxes sur les véhicules est en cours. La loi nationale de 2013 sur les véhicules lourds permettra, grâce à un dispositif unique, de résoudre les disparités entre les États et de rationaliser les fonctions de réglementation des poids lourds.

Taxation nette des carburants

L'American Petroleum Institute utilise une moyenne pondérée des taxes locales rapportée à la population de chaque commune pour obtenir une taxe moyenne pour tout l'État. De même, la moyenne nationale est pondérée par la population de chaque État. Les États où les taxes sont les plus élevées étant aussi les plus peuplés, environ un tiers seulement des États se situent au-dessus de la moyenne.

D'après ces calculs, la taxe moyenne sur le gazole représente 0.11 EUR/litre aux États-Unis ; elle est donc très inférieure à la moyenne européenne de 0.41 EUR/litre. Cette taxe (0.544 USD/ gallon) comprend une taxe fédérale uniforme de 0.244 USD/gallon. Ces taxes varient considérablement selon les États. Le gazole est soumis à une taxe de 0.06 EUR/litre dans l'Oklahoma et le Wyoming, de 0.15 EUR/litre en Californie, et de 0.16 EUR/litre dans le Connecticut. A ces montants peuvent s'ajouter des taxes sur les ventes levées par les États, qui s'apparentent à la TVA européenne mais sont moins élevées.

A l'intérieur du Canada, les disparités de taxation nette des carburants sont encore plus prononcées qu'aux États-Unis. La taxe totale sur le gazole, c'est-à-dire la somme des taxes fédérale et provinciale, prélevée dans le Yukon est de 0.08 EUR/litre, alors qu'au Québec elle atteint 0.16 EUR/litre et à Vancouver 0.25 EUR/litre. La taxe sur les ventes qui s'y ajoute varie entre 5 % and 15 %.

En Australie, la taxe fédérale sur le gazole varie entre 0.29 et 0.31 EUR/litre.

Autres taxes et redevances

Aux États-Unis, la taxe de circulation des poids lourds (*Heavy Vehicle Use Tax, HVUT*) s'applique aux véhicules routiers motorisés dont le poids brut imposable est égal ou supérieur à 25 tonnes (55 000 livres), y compris les camions, les tracteurs routiers (poids lourds) et les autobus. Cette taxe ne s'applique pas aux véhicules utilisés sur une distance inférieure ou égale à 8 000 km (5 000 miles). Elle se monte à 410 EUR/an, mais de nombreuses dérogations sont prévues.

Plusieurs milliers de routes sont à péage aux États-Unis, depuis des tronçons urbains courts jusqu'à des liaisons traversant des États entiers, outre des ouvrages tels que ponts et tunnels. Par conséquent, les systèmes utilisés et les tarifs appliqués sont très différents. Les tronçons sur lesquels il faut payer au comptant un montant uniforme sont encore largement répandus, bien qu'il existe certains systèmes de péage électronique. Il n'y a cependant pas de péages par GPS comme en Europe.

Au Canada, il existe quelques ponts à péage, et les péages routiers sont en nombre limité. L'un des rares exemples concerne l'autoroute 407, dans l'Ontario, où un tronçon de 107 km est soumis à une tarification qui varie en fonction de l'heure entre 0.42 et 0.56 EUR/km.

En Australie, ce sont surtout de courtes voies urbaines et des ponts qui sont soumis à péage. Les tarifs sont relativement élevés par rapport à d'autres pays (par exemple 1.50 EUR/km pour un poids lourd sur une autoroute urbaine à Sydney).

6. CONCLUSIONS

L'inventaire des taxes et autres droits ou redevances perçus en 2012 sur le transport routier de marchandises dans les pays européens permet de constater des écarts entre prélèvements d'un trajet intérieur type à l'autre, ainsi que des différences assez prononcées entre les structures fiscales, bien que la tendance générale révèle une certaine convergence des principaux prélèvements. La taxation des carburants reste le plus important des prélèvements dans l'ensemble des taxes et redevances que les transporteurs routiers doivent acquitter.

En Europe, l'Eurovignette, valable pour un nombre illimité d'opérations de transport chaque année, a été adoptée en 1999 dans 12 pays. Ce système, en voie de disparaître, est encore en vigueur dans cinq pays seulement. Les pays mettent en place, de plus en plus, des systèmes de tarification basée sur la distance, cette dernière étant mesurée par des dispositifs embarqués, et dans certains cas par satellite. Les pays équipés de systèmes d'ancienne génération, avec barrières de péage, continuent d'installer des bornes de péage sur leur réseau routier. Ces évolutions vont dans le sens de la recommandation prônant l'abolition des taxes ou redevances discriminatoires en réduisant l'importance des taxes nationales et en les remplaçant par des prélèvements à caractère territorial.

La directive 2011/76/UE relative à la taxation des poids lourds prévoit que les États membres de l'UE (ainsi que la Norvège) mettent en vigueur les dispositions nécessaires au plus tard le 16 octobre 2013. Elle établit des règles communes régissant l'application des péages fondés sur la distance et des droits d'usage fondés sur la durée (encore appelés vignettes) aux poids lourds (de plus de 3.5 tonnes) empruntant certaines infrastructures. Ces règles stipulent que les coûts de construction, d'exploitation et de développement des infrastructures pourront être financés moyennant les péages et les vignettes perçus des usagers de la route. La directive autorise, mais n'impose pas, la perception de redevances pour coûts externes, tels ceux de la pollution, de la congestion ou du bruit, sans dépasser certaines limites. Les pays étudiés aux fins du présent rapport n'ont signalé aucun ajustement de taxes ou redevances nécessaire en raison de la mise en œuvre de cette directive.

BIBLIOGRAPHIE

ACEA (2102), *ACEA Tax Guide 2012*, Association des constructeurs européens d'automobiles.

ASECAP (2012), *ASECAP Statistical Bulletin 2012*, Association européenne professionnelle des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage.

CEMT (2005), *Élimination progressive des redevances et taxes discriminatoires affectant le transport routier international, conclusions et recommandations*, Conseil des Ministres de la CEMT, [CEMT/CM\(2005\)5](#).

CTS (2012), *Impacts of different environmentally differentiated truck charges on mileage, fleet composition and emissions in Germany and Sweden*, Centre for Transport Studies Working Paper, septembre 2012.

Delft (2007), *Handbook on estimation of external costs in the transport sector (IMPACT)*, rapport destiné à la Commission européenne, DG TREN 2007

CE (2003), Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

CE (2011), Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

CEMT (2003). *La réforme des taxes et des redevances dans les transports*, Paris.

Ecosys (2008), fichiers de travail pour la base de données de la CEMT.

EREG (2012), *Road Pricing in Europe*, Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities.

NEA (2010), *Driving Restrictions for Heavy Goods Vehicles in the European Union*, rapport destiné à la Commission européenne, DG MOVE 2010.

ANNEXE 1. TABLEAUX DE DONNÉES

Tableau A1. Taxes sur les véhicules (EUR/an)

Pays	1998	2000	2005	2008	2012
Autriche	2 747	2 747	2 962	1 500	1 752
Belgique	823	818	870	845	845
Bulgarie					1 390
République tchèque	1 219	1 301	1 613	1 036	2 020
Danemark	335	337	537	537	926
Estonie					
Finlande	2 015	2 015	2 015	2 015	1 233
France	707	707	600	600	932
Allemagne	1 790	1 790	1 523	929	929
Grèce					1 320
Hongrie	495	672	1 162	1 475	852
Irlande					4 833
Italie	802	697	722	731	825
Lettonie					543
Lituanie			571		771
Luxembourg					705
Malte					
Pays-Bas	955	940	975	1 089	1 152
Norvège	731	1 136	1 291	1 384	1 591
Pologne	580	690	1 102	1 139	750
Portugal	424	424	514	627	941
Roumanie					1 210
Russie					787
Slovaquie			1 533		2 471
Slovénie					
Espagne	605	605	714	748	900
Suède	2 203	2 203	2 083	2 001	1 093
Suisse	2 063	2 063	2 135	2 033	3 800
Royaume-Uni	1 876	4 101	1 725	1 990	2 283

Tableau A2. Taxes nettes sur les carburants (EUR/litre)

Pays	1998	2000	2005	2008	2012
Autriche	0.28	0.28	0.30	0.36	0.40
Belgique	0.29	0.29	0.34	0.31	0.43
Bulgarie					0.32
République tchèque	0.20	0.24	0.38	0.36	0.44
Danemark	0.37	0.34	0.37	0.38	0.44
Estonie					0.39
Finlande	0.26	0.26	0.27	0.27	0.47
France	0.37	0.34	0.39	0.39	0.43
Allemagne	0.32	0.38	0.47	0.47	0.47
Grèce					0.41
Hongrie	0.28	0.31	0.34	0.32	0.39
Irlande					0.50
Italie	0.39	0.28	0.40	0.40	0.44
Lettonie					0.33
Lituanie					0.30
Luxembourg					0.30
Malte					0.38
Pays-Bas	0.29	0.33	0.36	0.38	0.43
Norvège	0.46	0.50	0.42	0.49	0.50
Pologne	0.15	0.22	0.33	0.36	0.39
Portugal	0.27	0.25	0.31	0.36	0.37
Roumanie					0.31
Russie					0.11
Slovaquie					0.37
Slovénie					0.36
Espagne	0.26	0.27	0.29	0.30	0.33
Suède	0.29	0.32	0.37	0.41	0.51
Suisse	0.47	0.49	0.49	0.49	0.63
Royaume-Uni	0.66	0.80	0.69	0.74	0.72

Tableau A3. Redevances fondées sur la durée (EUR/an)

Pays	1998	2000	2005	2008	2012
Autriche	1 214	1 214			
Belgique	1 224	1 250	1 250	1 067	1 250
Bulgarie					
République tchèque	115	354	443		
Danemark	1 250	1 250	1 251	1 251	1 250
Estonie					
Finlande					
France					
Allemagne	1 250	1 250			
Grèce					
Hongrie	39	39	766	762	835
Irlande					
Italie					
Lettonie					
Lituanie			43		754
Luxembourg					1 250
Malte					
Pays-Bas	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250
Norvège					
Pologne	512	512	512	525	
Portugal					
Roumanie					
Russie					
Slovaquie					
Slovénie					
Espagne					
Suède	1 233	1 359	1 250	1 210	1 250
Suisse	3 689	3 850			
Royaume-Uni					

Tableau A4. Péages et redevances d'usage fondées sur la distance (EUR/km)

Pays	1998	2000	2005	2008	2012
Autriche	0.15	0.15	0.27	0.36	0.35
Belgique					
Bulgarie					
République tchèque				0.16	0.26
Danemark					
Estonie					
Finlande					
France	0.17	0.16	0.21	0.22	0.20
Allemagne			0.12	0.16	0.18
Grèce					
Hongrie	0.19	0.19			
Irlande					
Italie	0.09	0.09	0.12	0.12	0.13
Lettonie					
Lituanie					
Luxembourg					
Malte					
Pays-Bas					
Norvège	0.06	0.06	1.63	1.57	-
Pologne		0.02	0.09	0.09	0.09
Portugal			0.19	0.19	0.09
Roumanie					
Russie					0.16
Slovaquie					0.19
Slovénie					0.22
Espagne	0.16	0.16	0.15	0.18	0.17
Suède					
Suisse*			0.017	0.016	0.0185
Royaume-Uni					

* Suisse EUR / km / poids.

Forum International des Transports

2 rue André Pascal

75775 Paris Cedex 16

itf.contact@oecd.org

www.internationaltransportforum.org
