

Fiscalité et tarification des poids lourds

I – LA TAXATION DU CARBURANT

- 1 - Taux de taxation du gazole
- 2 - Harmonisation européenne
- 3 - Le gazole professionnel en France

II – LA FISCALITE DES VEHICULES

- 1 - Taxe à l'essieu (véhicules de 12 tonnes et plus)
- 2 - Vignette automobile (véhicules non assujettis à la taxe à l'essieu)
- 3 - Allègements de la taxe professionnelle liés à l'exploitation de véhicules
- 4 - La perspective d'un gazole professionnel européen

III – LA TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES

- 1 - Les péages
- 2 - L'eurovignette
- 3 - Les orientations du Livre blanc et les réformes en cours

Introduction :

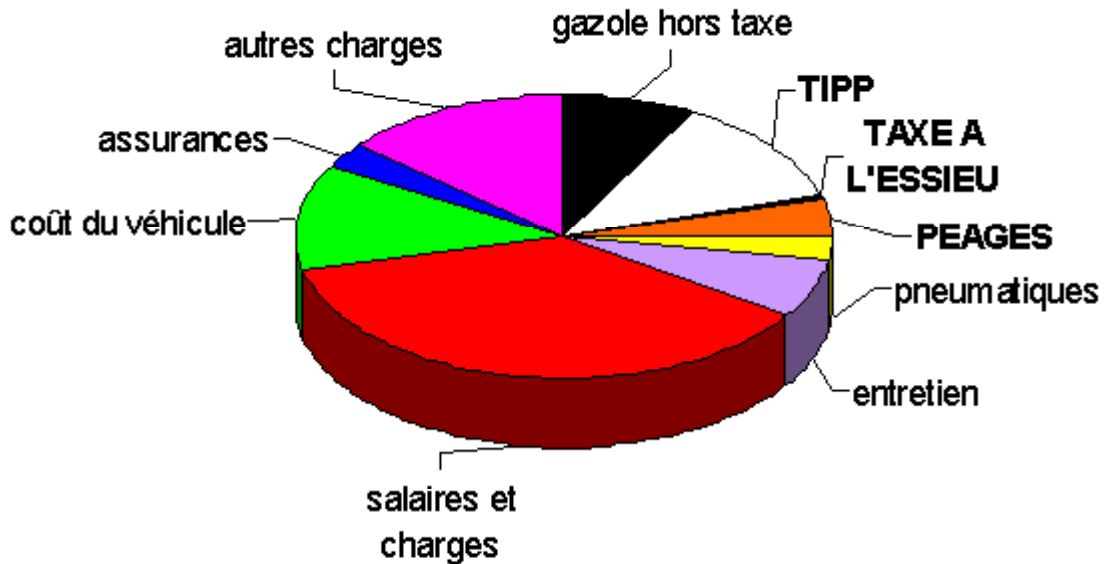
Le transport routier de marchandises, c'est à dire l'exploitation de véhicules de transport dans le cadre de transports publics ou pour le fonctionnement de l'entreprise, est assujetti à une fiscalité spécifique.

Suivant une approche macroéconomique européenne, bien que le produit de cette fiscalité alimente le budget général de l'Etat (taxe intérieure sur les carburants, taxe à l'essieu) ou le budget des collectivités locales (vignette automobile), il contribue, avec les péages, à imputer au transport routier les coûts qui lui incombent.

Conformément au principe communautaire de non discrimination entre les entreprises, cette même fiscalité s'applique de manière homogène et identique aux transports de marchandises, qu'ils soient effectués pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Au niveau communautaire, une trop grande disparité de la fiscalité est source de distorsions de concurrence dans les transports et, par incidence, dans les autres secteurs de l'économie. A cet égard, le Traité instituant l'Union européenne (notamment, l'article 99) mentionne expressément qu'une législation européenne d'harmonisation des « droits d'accises et autres impôts indirects » (taxation des carburants...) est nécessaire au fonctionnement du marché intérieur. Dans le cadre de la politique européenne des transports (article 71), les dispositions rapprochant les systèmes d'imputation aux opérateurs routiers de leurs coûts d'infrastructures contribuent également à rendre plus équitables les conditions de la concurrence dans la Communauté.

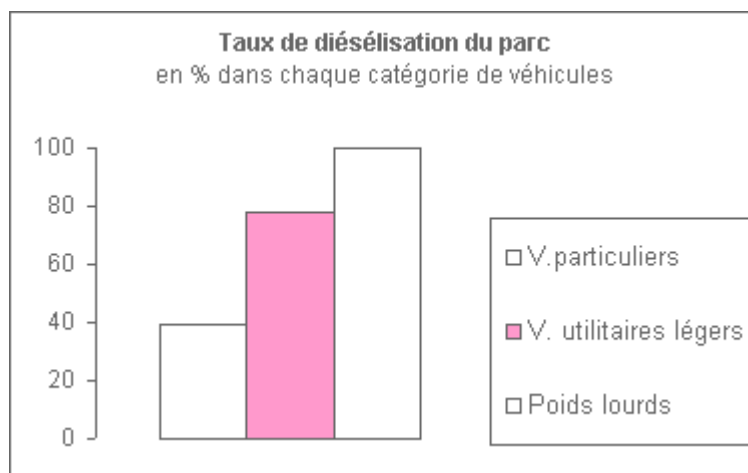
Structure schématique du coût total du transport routier (pour un semi-remorque de 40 tonnes)



Source : données du CNR

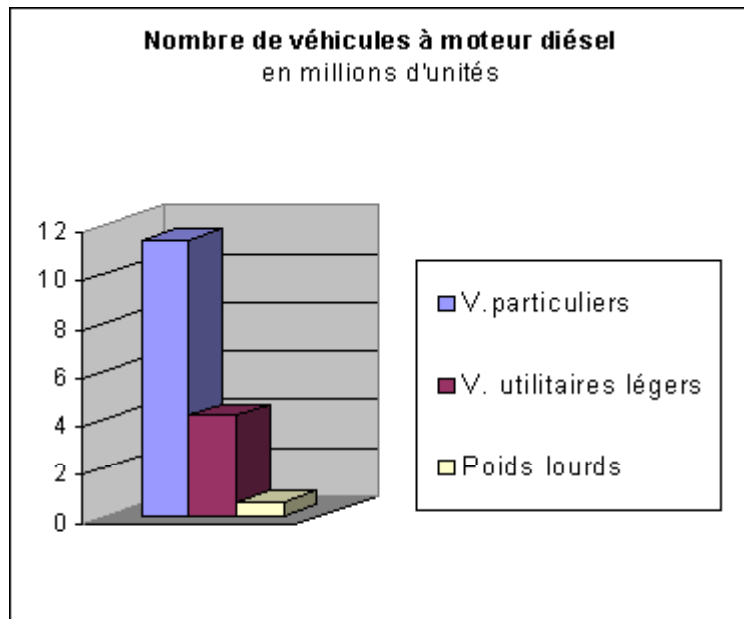
I – LA TAXATION DU CARBURANT

En France, la totalité des poids lourds (véhicules de 3,5 tonnes et plus) et près des trois quarts des véhicules légers sont équipés d'un moteur diesel; le gazole est donc, par excellence, le carburant routier.



Source : INSEE

Les poids lourds ne représentent qu'une faible partie du parc des véhicules automobiles.

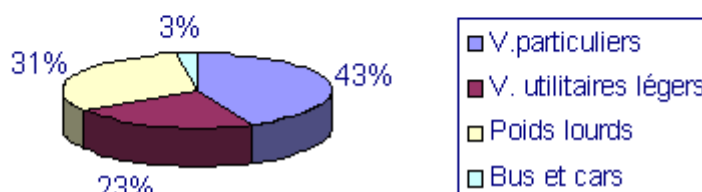


Source: INSEE

La consommation totale de gazole des véhicules lourds est très inférieure à celle des véhicules particuliers, mais supérieure à celle des véhicules utilitaires légers (dont une partie consomme du supercarburant, et non du gazole).

Consommation par catégorie de véhicules

en % de la consommation annuelle de gazole
(soit 30 milliards de litres, tous véhicules)



Source : INSEE

Pour un semi-remorque de 40 tonnes parcourant annuellement 150 000 kilomètres, la taxe intérieure de consommation sur le gazole (TIPP) représente, à elle seule, en moyenne 13% du coût total du transport, soit un peu plus de la moitié du poste des charges totales en carburant, dans les conditions économiques du second semestre 2003. [CNR](#)

1 – Le taux de taxation du gazole

Dans le classement par ordre décroissant du taux d'accise appliqué à la pompe au carburant dans chaque Etat membre de la Communauté, la TIPP sur le gazole place la France au quatrième rang.

PRIX DU LITRE DE GAZOLE EN EUROPE

24 novembre 2003

en €

	PRIX HORS TAXE	CARBURANT A LA POMPE			
		Taxe Intérieure	Prix hors TVA	Taux de TVA en %	Prix TTC
ROYAUME-UNI	0,273	0,677	0,950	17,50	1,116
ALLEMAGNE	0,284	0,470	0,755	16,00	0,876
ITALIE	0,328	0,403	0,731	20,00	0,877
SUEDE	0,325	0,355	0,679	25,00	0,849
DANEMARK	0,303	0,370	0,672	25,00	0,841
PAYS-BAS	0,311	0,358	0,669	19,00	0,796
FRANCE	0,270	0,392	0,662	19,60	0,791
IRLANDE	0,319	0,327	0,645	21,00	0,781
FINLANDE	0,297	0,347	0,644	22,00	0,786
BELGIQUE	0,323	0,305	0,628	21,00	0,760
PORTUGAL	0,288	0,310	0,598	17,00	0,700
AUTRICHE	0,302	0,290	0,592	20,00	0,710
ESPAGNE	0,294	0,296	0,590	16,00	0,684
LUXEMBOURG	0,304	0,253	0,557	15,00	0,640
GRECE	0,294	0,250	0,544	18,00	0,642
Moyenne UE	0,301	0,360	0,661	19,47	0,790

Sources : Commission, DTT

Il est à noter que la TVA perçue « à la pompe » (qui s'applique à la fois au prix hors taxe du produit et à la TIPP) n'est pas prise en compte dans la comparaison des prix du gazole en Europe car elle est déductible en totalité par les professionnels, que le poids lourd soit loué ou non (voir notamment l'article 298 4-1° du code général des impôts).

2 – Harmonisation fiscale européenne

La disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue, après celle des coûts en personnels, la principale source de distorsions de concurrence dans le secteur du transport routier. Une telle situation n'est pas compatible avec le fonctionnement normal

du marché commun. C'est pourquoi la fiscalité des carburants est encadrée par la législation communautaire.

La directive 92/82/CEE du 19 octobre 1992 relative au rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales avait fixé les taux minimaux de taxation applicables aux carburants, mais ceux-ci ne furent jamais révisés après leur mise en œuvre en janvier 1993.

La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité a actualisé les taux minimaux de taxation des carburants en prenant en compte l'érosion monétaire enregistrée depuis 1993 (annexe I-A). Fixé initialement à 245€ pour mille litres par la directive 92/82/CEE, le taux minimal communautaire applicable au gazole est ainsi porté à 302€ pour mille litres à partir du 1^{er} janvier 2004 (soit +23,3%). Au 1^{er} janvier 2010, il atteindra 330€ pour mille litres.

Pour les opérateurs qui utilisent le gazole distribué en France, l'actualisation des taux minimaux communautaires de taxation des carburants dès 2004 aura pour conséquence d'atténuer la concurrence fiscale qu'ils enregistrent. En effet, les Etats à faible fiscalité du carburant devraient relever leur taux de taxation dès 2004, afin de respecter, à l'issue de la période de transition qui leur est accordée, les nouveaux minimaux.

3 - Le gazole professionnel

Les hausses de la TIPP sur le gazole à la pompe depuis 1999 (les 11 janvier 1999 et 21 janvier 2000) sont liées à la mise en oeuvre du programme de rapprochement de la taxation du gazole et de celle du supercarburant sans plomb. En effet, l'importance de l'avantage fiscal du diesel (en 2003 : -33,5% par rapport à la TIPP du super) n'est pas justifiée par le bilan écologique comparé des deux produits. L'écart de taxation entre les deux carburants est à nouveau réduit en 2004, la loi de finances ayant augmenté de 2,50€ par hectolitre la TIPP sur le gazole au 11 janvier 2004, la fiscalité du supercarburant sans plomb étant gelée.

Afin d'éviter de faire supporter par les exploitants de poids lourds - qui utilisent exclusivement le gazole - la hausse de fiscalité liée à ce programme, la France applique depuis 1999 un régime spécifique en faveur du carburant consommé à des fins professionnelles. La différenciation de la taxe en faveur du « gazole professionnel » est obtenue grâce au remboursement partiel de la TIPP, qui bénéficie à toute entreprise établie dans un Etat membre de la Communauté et en mesure de démontrer qu'elle a acquis du gazole sur le territoire métropolitain pour la consommation de ses véhicules de 7,5 tonnes et plus (il est à noter que, dans les départements d'outre-mer, la TIPP n'est pas appliquée).

Pour les acquisitions de carburant au titre de l'année 2002, le remboursement de la TIPP a été fixé à 2,13€ par hectolitre de gazole, dans la limite semestrielle de consommation de 20 000 litres par poids lourd.

Pour 2003, la directive 2003/96/CE adoptée le 27 octobre 2003 permet de maintenir ce remboursement à hauteur d'un montant de 1,39€ par hectolitre (obtenu après pondération) pour la consommation du premier semestre 2003, et de 1,19€ par hectolitre pour le second semestre, dans la même limite de consommation que précédemment.

Pour 2004, le remboursement se poursuit dans le cadre de la directive, pour ces mêmes poids lourds : la loi de finances pour 2004 permet ainsi la compensation intégrale de la hausse de 2,50€ (hors TVA) de la TIPP sur le gazole en janvier 2004, soit un remboursement de 3,69€ par hectolitre de gazole au titre de la consommation de 2004.

En d'autres termes, le taux spécifique de taxation du gazole professionnel demeurera fixé à 38€ par hectolitre jusqu'au 31 décembre 2004.

La directive 2003/96/CE pérennise le dispositif. Son article 7-2 accorde aux Etats la possibilité d'établir de plein droit une différence de fiscalité entre le « gazole à usage commercial », consommé par les poids lourds d'au moins 7,5 tonnes, et le gazole à usage privé, sans toutefois permettre un niveau de taxation inférieur à celui qui était appliqué à la pompe au 1^{er} janvier 2003. Dans le cas de la France, ce taux plancher, qui entrera en vigueur en 2005, sera de 39,19€/hl.

TAUX DE LA TIPP SUR LE GAZOLE					
en € par hectolitre					
	21-01-01	21-01-02	01-01-03	01-03-03	11-01-04
TIPP à la pompe (A)	38,90	38,90	39,19	39,19	41,69
Classement UE	4 ^{ème}	4 ^{ème}	4 ^{ème}	4 ^{ème}	
TIPP spécifique (B)	35,09	36,77	37,06	38,00	38,00**
Remboursement (A-B)	3,81	2,13	(2,13)*	(1,19)*	3,69
			* Le remboursement s'établit, par pondération, à 1,39€/hl au titre de la consommation du premier semestre 2003. Il est de 1,19€/hl pour la consommation du second semestre 2003.		** Loi de finances pour 2004.

Sources: Code des douanes et lois de finances

Afin de bénéficier des remboursements de la TIPP, les exploitants de poids lourds d'un tonnage de 7,5 tonnes et plus sont invités à se rapprocher du bureau de douane de leur département. Les formulaires de demande de remboursement, les modalités précises de celui-ci ainsi que les coordonnées des bureaux de douanes sont disponibles dans le *Bulletin officiel des douanes* et ses annexes ([Bulletin officiel des douanes](#))

4 - La perspective d'un gazole professionnel européen

Dans le cadre du *Livre blanc relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010*, la Commission avait proposé en 2002 une directive modifiant les directives 92/81/CEE et 92/82/CEE (par la suite abrogées), en vue d'instituer un régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles et de rapprocher les accises de l'essence et du gazole.

La Commission avait proposé de faire converger les taux de taxation applicables au carburant professionnel dans les Etats membres en réduisant chaque année la marge de fluctuation admise, en plus ou en moins, autour d'un taux pivot. Celui-ci était ainsi fixé pour 2003 à 350€ pour mille litres, ce qui correspondait à la moyenne de taxation du gazole dans les quinze Etats. Ce taux pivot devait être révisé chaque année en fonction de l'indice européen des prix à la consommation.

Le dispositif avait prévu d'aboutir à instituer à l'horizon 2010 un gazole professionnel européen harmonisé à un taux unique de taxation qui atteindrait, tout au plus, 350€ pour mille litres en valeur 2003, ce qui correspondrait à 416€ en valeur 2010, dans l'hypothèse plafond d'un indice d'inflation européen égal ou supérieur à 2,5 %. Le dispositif de convergence contribuerait en même temps à rapprocher la taxation du gazole de celle du supercarburant.

La proposition a soulevé divers problèmes non résolus : celui du seuil de tonnage des véhicules visés, jugé trop élevé par la France (16 tonnes et plus dans le texte de la Commission), ou encore, celui de l'objectif du taux unique européen, perçu par certains Etats comme une atteinte à leur souveraineté fiscale, et également la question de l'opportunité d'obliger certains Etats à diminuer leur taux d'accises, alors que la fiscalité des carburants est souvent considérée comme un des instruments dont disposent les pouvoirs publics afin d'inciter les agents économiques à optimiser certaines consommations d'énergie.

Le texte de la proposition visait deux directives qui ont, par la suite, été abrogées et remplacées, dès le 1^{er} janvier 2004, par la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « Energie ». L'objectif d'harmonisation est en partie réalisé car l'actualisation des taux minimaux de taxation des carburants aura pour conséquence de diminuer progressivement les écarts de taxation, et donc les distorsions de concurrence, ce qui était bien l'objectif recherché par la proposition de directive « Gazole professionnel ».

Plus spécifiquement, la directive « Energie » de 2003 recoupe le thème central de la proposition « Gazole professionnel » car elle instaure la possibilité, pour les Etats qui le souhaitent, de distribuer dans certaines conditions un « gazole à usage commercial utilisé comme carburant » pour le transport de marchandises (poids lourds de 7,5 tonnes et plus) et également pour le transport régulier de voyageurs (véhicules de classe M2 ou M3). La définition d'un taux de référence pour le gazole professionnel européen fait toutefois défaut à la directive « Energie », et la France souhaite que l'idée d'une dynamique de convergence des taux spécifiques applicable au gazole utilisé à des fins commerciales continue à être discutée avec nos partenaires européens, en examinant bien entendu les réserves déjà émises par certains Etats.

II - LA FISCALITE DES VEHICULES

Dans le coût total du transport routier de marchandises, la taxation des véhicules représente un coût fixe relativement faible, sauf dans le cas particulier d'une exploitation peu intense. Ainsi, pour un semi-remorque de 40 tonnes à suspension pneumatique parcourant annuellement 150 000 kilomètres, la taxe à l'essieu représente en moyenne 0,5 % du coût total du transport (d'après les données du CNR).

1 - Taxe à l'essieu (véhicules de 12 tonnes et plus)

La taxe spéciale sur certains véhicules routiers, dite « taxe à l'essieu », est destinée à compenser les dépenses supplémentaires d'entretien et de renforcement de la voirie liées à la circulation de forts tonnages.

Transposant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, la loi portant DDOEF du 2 juillet 1998 a mis en place les nouveaux barèmes de la taxe, qui s'appliquent aux poids lourds de *12 tonnes et plus*.

A tonnage égal, les tarifs sont modulés en faveur des véhicules dont le constructeur a réduit les effets statiques sur la chaussée en augmentant le nombre des essieux porteurs ou en équipant les essieux moteurs d'une suspension pneumatique.

Les remorques de 16 tonnes et plus sont assujetties à une taxe dont le tarif est actuellement unique.

Les véhicules utilisant les systèmes mixtes rail-route ouvrent droit à une réduction forfaitaire de 75% sur les barèmes.

Les hausses qui ont résulté de la réforme en 1999 et 2000 proviennent essentiellement de la suppression de diverses réductions de tarifs (zonage, transport pour compte

propre, remboursements sur péages autoroutiers...), dont le maintien n'aurait pas permis de respecter les taux minimaux communautaires. La taxation française des poids lourds, dont les taux n'ont pas été modifiés depuis leur mise en application au 1^{er} janvier 1999, demeure l'une des plus modérées de l'Union européenne.

TARIFS TRIMESTRIELS DE LA TAXE A L'ESSIEU

CATEGORIE DE VEHICULES	POIDS TOTAL AUTORISE		TARIFS	
	PTAC ou PTR en tonnes		en € par trimestre	
			Suspension	Autres systèmes de suspension
	Egal ou supérieur à	Inférieur à	pneumatique du ou des essieux moteur(s)	du ou des essieu(x) moteurs
I - Véhicules automobiles porteurs				
a) A deux essieux :	12	18	68,6	99,09
	18		91,47	137,2
b) A trois essieux :	12		68,6	99,09
c) A quatre essieux :	12	27	68,6	99,09
	27		91,47	135,68
II - Véhicules articulés composés d'un tracteur et d'une semi-remorque :				
a) Semi-remorque à un essieu :	12	20	94,52	131,11
	20	27	144,83	176,84
	27		221,05	251,54
b) Semi-remorque à deux essieux :	12	27	94,52	131,11
	27	33	117,39	163,12
	33	39	144,83	193,61
	39		158,55	234,77
c) Semi-remorque à trois essieux :	12	27	94,52	131,11
	27	38	117,39	163,12
	38		131,11	176,84

III – Remarques :	16			68,60
<i>Source : Code des douanes (annexe à l'art. 284-ter)</i>				

Le locataire d'un poids lourd faisant l'objet, soit d'un contrat de crédit-bail, soit d'un contrat de location de deux ans ou plus, s'acquitte de la taxe à l'essieu en lieu et place du propriétaire du véhicule (article 284 bis A du [Code des douanes](#)).

2 - Vignette automobile (véhicules non assujettis à la taxe à l'essieu)

Sauf exonération, une taxe différentielle sur les véhicules à moteurs, dite « vignette automobile », dont les taux sont fixés annuellement par les Conseils généraux, est perçue sur les véhicules non assujettis à la taxe à l'essieu.

La loi de finances pour 2001 a exonéré les personnes physiques de cette vignette pour les véhicules d'un poids total autorisé en charge n'excédant pas deux tonnes. La loi de finances pour 2002 a porté à 3,5 tonnes ce seuil d'exonération à compter du 1^{er} décembre 2001. De plus, elle fait bénéficier de celle-ci les personnes morales, dans la limite de trois véhicules.

Par conséquent, en tout ou en partie, le parc des véhicules d'un tonnage égal ou inférieur à 3,5 tonnes bénéficie d'une exonération de la vignette automobile. Sauf cas particuliers de véhicules techniques, les poids lourds dont le tonnage est compris entre les seuils de 3,5 et 12 tonnes sont assujettis à la vignette automobile.

Les tarifs de la vignette automobile: [Bulletin officiel des impôts 7M-1-03](#)

3 - Allègements de la taxe professionnelle liés à l'exploitation de véhicules

En tant qu'immobilisation comptabilisée comme « matériel de transport », la valeur locative des véhicules dont l'entreprise est, soit propriétaire, soit locataire pour une période au moins égale à six mois, est prise en compte pour établir la base de la taxe. En proportion de leurs recettes réalisées à l'étranger, les entreprises de transport bénéficient d'une *diminution spécifique de la valeur locative des véhicules lorsqu'ils sont utilisés pour effectuer des opérations internationales* (article 310HH-2° de l'annexe II du code général des impôts).

Par ailleurs, depuis les impositions établies au titre de 1998, les entreprises qui exploitent certains véhicules de transport de marchandises bénéficient d'un *dégrèvement de 122€ par véhicule*. Les véhicules éligibles sont les poids lourds *16 tonnes et plus* (PTRA pour les tracteurs routiers, PTAC pour les camions), dont l'entreprise est soit propriétaire, soit locataire pour une période égale ou supérieure à six mois (article 1647C du code général des impôts).

Ce dégrèvement s'applique directement à la cotisation de la taxe professionnelle, diminuée, le cas échéant, de l'ensemble des réductions dont elle peut faire l'objet. Le bénéfice de l'abattement est obtenu par déclaration du véhicule dans le formulaire que remplit annuellement toute entreprise assujettie à la taxe.

Il bénéficie aussi bien aux opérateurs de transport routier qu'aux entreprises des autres secteurs de l'économie (transport pour compte propre) et présente un caractère permanent.

III – LA TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES

1 - Les péages

Conformément aux dispositions de la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, qui concerne les véhicules de 12 tonnes et plus, les péages moyens pondérés perçus par les exploitants d'autoroutes, de tunnels ou de viaducs permettent d'imputer au transport routier les coûts d'utilisation de ces infrastructures.

En France, 83% des autoroutes sont concédées à des opérateurs et assujetties à des péages, perçus pour tous les véhicules. L'ajustement des tarifs autoroutiers et de tunnels intervient vers le début de chaque année afin de prendre en compte l'évolution des coûts pour les opérateurs d'infrastructures, dont l'érosion monétaire.

En juin 2003, pour l'exploitation d'un semi-remorque de 40 tonnes parcourant annuellement 150 000 kilomètres, les péages représentaient en moyenne 4,8% du coût total du transport (données du CNR).

Autres sites à consulter : [Direction des routes](#) et [ASFA](#)

2 - L'eurovignette

Conformément aux dispositions de la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, qui s'applique aux poids lourds de 12 tonnes et plus, un droit d'usage des infrastructures, dit « eurovignette », peut être perçu pour l'utilisation des autoroutes dans les Etats qui n'appliquent pas de péages. C'est le cas en Belgique, au Danemark, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suède.

Le tarif de l'eurovignette est fixé par unité de temps et selon le nombre d'essieux et la norme d'émission du moteur.

TARIFS ANNUELS DE L'EUROVIGNETTE		
en €		
	3 essieux max.	4 essieux min.
Pas de norme EURO	960	1 550
Norme EURO I	850	1 400
Norme EURO II et supérieure	750	1 250

Source : Annexe II de la directive 1999/62

Le tarif journalier unique, qui est fixé à 8€ par véhicule, s'applique à tout poids lourd d'un poids total autorisé de 12 tonnes et plus.

Comme c'est le cas en Belgique, une partie du réseau des routes nationales peut être intégrée (avec l'accord de la Commission européenne) aux infrastructures dont l'utilisation est assujettie au paiement de l'eurovignette.

La liste des points de vente de l'eurovignette est disponible sur le site: [AGES](#)

3 - Les orientations du Livre blanc et les réformes en cours

D'après les réflexions du *Livre blanc relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010*, la part des péages dans la structure de coût du transport routier devrait permettre "de mieux refléter les coûts imposés à la collectivité". En plus des charges d'infrastructures proprement dites, la tarification devrait prendre en compte de manière

plus transparente les coûts liés au bruit, aux accidents, les coûts marginaux (engorgement du trafic...) ainsi que les externalités environnementales.

Appliqué dans des Etats qui n'ont pas de système de péage, le dispositif de l'eurovignette, qui est forfaitaire, a abouti parfois à une sous-tarifcation. Pour cette raison, un système de redevance kilométrique sera mis en œuvre dans certains Etats : l'eurovignette est remplacée dans l'Etat fédéral allemand par une redevance kilométrique applicable aux poids lourds de 12 tonnes et plus (LKW-Maut): [Toll-Collect](#)

De la même manière, en Autriche, le droit d'usage des infrastructures perçu pour l'utilisation des autoroutes et voies rapides sera supprimé pour être remplacé, au 1^{er} janvier 2004, par une redevance kilométrique qui concernera tous les poids lourds: [AFTRI](#)

D'importants axes transeuropéens traversent la France, qui est donc tout particulièrement concernée par la perspective d'une croissance très soutenue du trafic routier au cours de la présente décennie. Dans l'esprit du *Livre blanc*, la politique française en matière d'infrastructures devra concilier les impératifs économiques liés au développement des échanges intracommunautaires et les contraintes d'un niveau supportable d'accroissement du trafic pour la compétitivité européenne (risques de congestion de la circulation des véhicules) et l'environnement (externalités environnementales du transport routier).

Il existe deux grandes réponses à ce double déficit : le soutien de l'intermodalité, grâce à un effort financier en faveur du transport combiné et, parallèlement, la mise au point par l'industrie de moteurs propres (programme européen « Auto-Oil » de réduction des émissions atmosphériques). [Livre blanc](#)

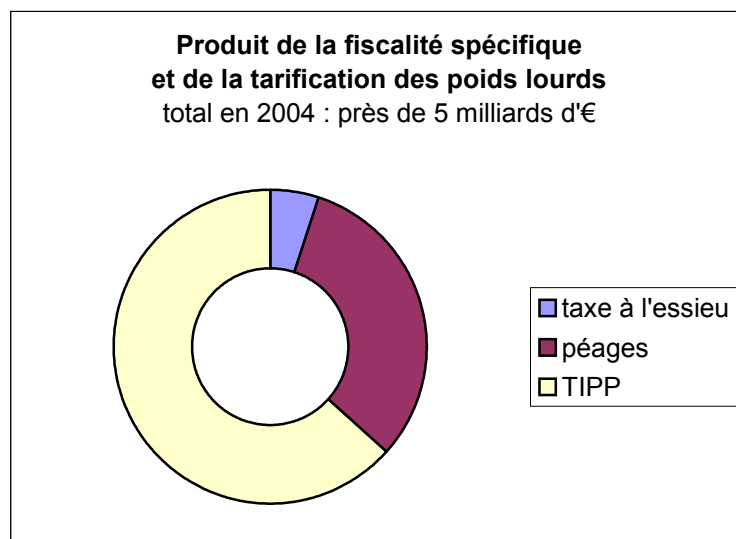
REFORMES DE LA TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES EN EUROPE					
		Suisse	Autriche	Allemagne	Royaume-Uni
Dénomination de la redevance		<i>RPLP (redevance de trafic)</i>	<i>LKW-Mautsystem</i>	<i>LKW-Maut</i>	<i>Road-user charge</i>
Champ d'application	Véhicules	Tout PL	Tout PL	PL de 12t et plus	Extension à tout PL
	Réseau	Totalité du réseau	Réseau principal	Réseau principal	Totalité du réseau
Mise en application		01-01-2001	01-01-2004	2004	En projet pour 2006
Tarifs	€/km	0,13 - 0,27	0,23 - 0,31	0,15 - 0,17	Non déterminée
	Paramètres de modulation	- tonnage,	nombre d'essieux.	-nombre d'essieux	-type de véhicule
		- norme EURO.		- norme EURO.	-classe d'infrastructure
					- créneau horaire.

Élément complémentaire de tarification	Diminution de 13€ à 16€ par unité de conteneur transportée en utilisant le système rail-route.	Péages de tunnels routiers		
	- Appareil embarqué,	Appareil embarqué.	- Appareil embarqué,	- Appareil embarqué,
	- ou manuel, aux postes de douane.		- ou manuel, aux automates des terminaux frontaliers,	- ou manuel, par carte.
Paiement			- ou par internet	

Source : DTT (2003)

Conclusion :

Cumulées avec le produit des péages et de la taxe à l'essieu, les recettes de la TIPP sur le gazole consommé par les poids lourds représentent annuellement près de 5 milliards d'euros. Cette somme permet de couvrir les charges d'infrastructures liées à la circulation des poids lourds ainsi qu'une partie d'une estimation des externalités sociales et environnementales.



Source : DTT

Dans le cadre de l'amélioration de la législation européenne, il est nécessaire que les Etats prennent en compte les coûts externes, comme l'a souligné d'ailleurs, en ce qui concerne la réduction des émissions à effets de serre, le protocole de Kyôto, avec le souci de contribuer à l'élaboration d'une réponse commune aux exigences du développement durable.

LEXIQUE ET ABREVIATIONS

Gazole professionnel Carburant diesel consommé par des poids lourds et bénéficiant d'un taux spécifique de taxation. Ce carburant dont la fiscalité est allégée est actuellement distribué en France (TIPP de 38€/hl) et en Italie (taxe intérieure de 37€/hl). La différenciation par rapport au gazole distribué « à la pompe » est actuellement obtenue par un remboursement partiel de la taxe sur le carburant. La directive « Energie » du 27 octobre 2003 utilise les termes de « gazole à usage commercial utilisé comme carburant ». La proposition de directive de 2002, dite « Gazole professionnel », mentionnait un « gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles ».

EURO 0 à EURO III Dans le cadre du programme communautaire de réduction de la pollution atmosphérique, les directives « Auto-Oil » définissent les valeurs limites des émissions provenant des moteurs. La norme EURO III, la plus récente, est obligatoirement appliquée par les constructeurs depuis le 1^{er} octobre 2003. La norme EURO IV entrera en vigueur en octobre 2006 (directive 1999/96 CE).

Eurovignette Droit d'usage des infrastructures applicable aux véhicules d'un poids total autorisé de 12 tonnes et plus, dans les Etats dépourvus d'un système de péages (directive 1999/62/CE, article 2-c). La « zone Eurovignette » comprend le Bénélux (B, NL, L), le Danemark et la Suède. L'eurovignette ouvre droit à l'utilisation des infrastructures de cette zone.

Externalités Désigne, d'une manière générale, les effets économiques, sociaux ou environnementaux, non comptabilisés, qu'induit l'activité d'une entreprise sur d'autres entreprises, ou d'un secteur sur d'autres secteurs. De signe positif ou négatif, la quantification monétaire des externalités, qui permet une lisibilité sur le marché, pose par définition des problèmes techniques puisque les phénomènes à prendre en compte sont, à l'origine ou intrinsèquement, en dehors des circuits marchands.

Infrastructures Les infrastructures sont constituées par le support physique de l'activité de transport. Au sens de la directive 1999/62/CE (article 7), les infrastructures routières dont l'utilisation par les poids lourds est assujettie à une tarification (péages ou eurovignette) comprennent les autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies, certains ponts, tunnels et des routes de montagne.

Intermodal Faisant appel à la technologie du contenant (unités de transport intermodal), le transport *intermodal* utilise différents *modes de transport* pour la partie principale du parcours (d'où la notion d'*intermodalité*). Le *transport combiné* constitue un transport intermodal.

Mode de transport Moyen de transport. Il existe différents *modes* qui utilisent chacun des infrastructures spécifiques.

Péage Paiement d'une somme déterminée pour l'exécution, par un véhicule, d'un parcours situé entre deux points d'une *infrastructure* (directive 1999/62/CE, article 2-b). La redevance kilométrique est un cas particulier du péage, dont le tarif dépend en effet de la distance parcourue, alors que celui de l'*eurovignette* est une fonction du temps utilisé pour effectuer un trajet quelconque.

Poids lourd (PL) Véhicule de plus de 3,5 tonnes

PTAC Poids total autorisé en charge. Exemple: le PTAC d'un véhicule porteur (camion)

PTRA Poids total roulant autorisé. Exemple: le PTRA d'un tracteur de semi remorque ou le PTRA d'un véhicule porteur-remorqueur (remorque attelée à un camion).

Taxe à l'essieu « Taxe spéciale sur certains véhicules routiers ». Elle s'applique aux *poids lourds* immatriculés en France, d'un PTAC ou d'un PTRA égal ou supérieur à 12 tonnes.

Transport combiné Transport *intermodal* dont les parcours européens s'effectuent principalement par voie ferrée, voie navigable ou voie maritime et pour lequel la route n'est utilisée que pour le pré- ou post- acheminement). Exemples : *transport combiné rail-route* (ou *ferroulage*).

TIPP Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers. Elle fait partie intégrante du prix de distribution hors TVA du carburant (ou prix hors TVA « à la pompe »).

TVA « Taxe sur la valeur ajoutée ». Il s'agit d'une taxe sur le chiffre d'affaires qui s'applique à chaque stade du circuit économique. Facturé TVA comprise, le prix final incorpore le coût total du transport nécessaire soit à la fabrication du bien et à sa distribution, soit à l'exécution de la prestation du service fourni. C'est pourquoi la TVA acquittée par les professionnels sur le gazole et sur les péages ouvre droit à déduction.

Véhicule utilitaire léger (VUL) Véhicule utilisé à titre professionnel et dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes.

Vignette automobile « Taxe différentielle sur les véhicules à moteur ». Les tarifs de cette vignette sont votés par les conseils généraux et sont fonction de la puissance fiscale et de la date de construction du véhicule. Elle ne s'applique pas aux véhicules déjà assujettis à la *taxe à l'essieu*. Site de la DTT <http://www.transports.equipement.gouv.fr/>