



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES**

Conseil des Ministres

TRANSPORT ROUTIER : REFORME DU CONTINGENT ET ACCES AU MARCHÉ

**ELIMINATION PROGRESSIVE DES REDEVANCES ET TAXES DISCRIMINATOIRES FRAPPANT
LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

Le présent document sera examiné sous le point 3.2 "Transport Routier" du projet d'ordre du jour de la session de Moscou du Conseil des Ministres.

Les Ministres sont invités à mettre en application les Recommandations contenues dans ce document.

JT00183311

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

REMERCIEMENTS

Le Secrétariat de la CEMT remercie vivement l'Union internationale des transports routiers et la Coopération économique de la mer Noire, qui ont fourni des données nécessaires aux présents travaux et les membres des Groupes CEMT sur les transports routiers et les aspects fiscaux et financiers des transports, qui ont vérifié les données collectées.

Recommandations

Comme les Ministres en sont convenus en 1999, la réponse aux problèmes politiques sur l'équité des taxes et redevances ne devrait pas être d'introduire de nouvelles taxes et de compliquer encore plus la taxation du transport routier international. Elle devrait, au contraire, chercher une simplification de la taxation, en préférant les taxes territoriales (payées par tous les transporteurs) aux taxes fondées sur la nationalité.

A court terme, l'accent devrait être mis sur la suppression des redevances/taxes de transit et la réduction du poids et de la complexité des taxes fondées sur la nationalité, en les remplaçant par des redevances/taxes territoriales, et idéalement par des péages, des redevances kilométriques ou des redevances de type Eurovignette (avec forfait à la journée).

A plus long terme, une évolution vers une structure simple comprenant trois catégories principales de taxation est souhaitable :

1. Une taxe territoriale sous la forme de redevance kilométrique, de péage ou de l'Eurovignette, modulée en fonction du coût environnemental ;
2. Des taxes sur les véhicules fondées sur la nationalité (sans redevance/taxe de transit complémentaire) ;
3. Un droit d'accise sur les carburants (sans réduction des taux opérant une discrimination en fonction de la nationalité), modulé en fonction du coût environnemental (par exemple selon le contenu en soufre).

Les redevances/taxes de rétorsion sont par définition discriminatoires et ne devraient en aucun cas être mises en place.

Différentes redevances/taxes destinées à couvrir les coûts relatifs aux contrôles aux frontières, aux coûts d'inspection par les douanes locales, aux coûts de police, au stationnement aux postes frontières, etc., quoique pas nécessairement discriminatoires, devraient être minimisées en raison de leur complexité. Ces coûts pourraient être mieux couverts en étant un élément d'une taxe territoriale généralisée. A tout le moins, une simple taxe à l'entrée d'un territoire donné (et appliquée à tous les conducteurs, quelle que soit leur nationalité) serait préférable à une multiplicité de taxes. De telles redevances/taxes, dès lors qu'elles sont maintenues, doivent être soumises à des lignes directrices nationales strictes, tant en ce qui concerne leur nature que leur niveau, si l'on veut éviter la prolifération et l'inflation des redevances/taxes.

Enfin, lorsque de nouvelles redevances/taxes sont prévues ou lorsque des changements sont introduits sur le niveau ou le champ d'application d'une redevance/taxe existante, les Ministères des transports devraient en informer la CEMT et l'IRU de telle sorte que les transporteurs en soient informés à l'avance, au moins 1 mois avant l'entrée en vigueur et afin de faciliter la planification logistique et d'éviter la fraude.

ELIMINATION PROGRESSIVE DES REDEVANCES ET TAXES DISCRIMINATOIRES AFFECTANT LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL

Introduction

La complexité et l'équité de la fiscalité du transport routier international suscitent des inquiétudes dans un certain nombre de pays. Dans les nouveaux États membres les plus récents en particulier, de nouvelles taxes ont proliféré pendant la transition des économies planifiées et centralisées vers des économies de marché. L'élargissement de l'Union Européenne a vu l'élimination de certaines redevances/taxes discriminatoires et l'apparition de nouvelles redevances/taxes potentiellement discriminatoires selon que les véhicules sont immatriculés dans l'UE ou dans des pays tiers. Les exemptions bilatérales traditionnellement accordées ont montré qu'elles n'apportaient pas une réponse adéquate et constituaient en soi une source de discrimination. Un premier rapport sur la question, soumis aux Ministres en 1999 [CEMT/CM(99)15], a mis en évidence les principes qui devaient être le fondement de systèmes efficaces de taxation :

- non-discrimination ;
- non-accumulation ;
- raison ;

et a débouché sur une série de recommandations adoptées par les Ministres et reproduites en page 3 de ce document.

Le présent rapport examine, à la lumière de ces principes et de ces recommandations, l'état actuel des redevances et taxes frappant le transport international par route dans tous les pays Membres de la CEMT. Il a pour but de mettre en relief les cas de taxation problématique. Un examen exhaustif des principes de base sur lesquels doit se fonder toute taxation efficace des transports routiers figure dans le document *La Réforme des taxes et des redevances dans les transports*, publié par la CEMT en 2003.

Le présent rapport met en évidence l'existence de taxes et redevances discriminatoires dans plusieurs pays, et notamment un petit nombre de taxes de transit particulièrement lourdes, qui constituent une entrave au commerce international et créent des distorsions de concurrence. Le rapport prend note, également, des quelques cas de taxes discriminatoires abolies récemment (indiquées en caractères *italiques* dans les tableaux). Il réaffirme la nécessité d'appliquer les principes et recommandations adoptés en 1999.

Principes pour vérifier l'équité de la taxation dans le transport routier international

Tous les pays Membres de la CEMT imposent des charges fiscales sur le transport de marchandises par route. Habituellement, il s'agit d'une combinaison de taxes sur la possession des véhicules et de redevances/taxes liées à leur utilisation sur les routes. Certaines de ces redevances/taxes sont ***fondées sur la territorialité***, c'est-à-dire

qu'elles sont, jusqu'à un certain point, liées à l'utilisation au prorata d'une infrastructure spécifique, à l'exemple des redevances électroniques au kilomètre et de l'Eurovignette¹. D'autres taxent le propriétaire du véhicule, sans tenir compte de l'usage que celui-ci fait de l'infrastructure (par le biais de taxes sur le véhicule, de taxes routières ou de vignettes). Comme les taxes de cette dernière catégorie affectent les propriétaires des véhicules sur leur lieu de travail, elles peuvent être considérées comme des charges fiscales ***fondées sur la nationalité***.

Les redevances/charges fondées sur la nationalité entraînent des difficultés pour le transport international car les gouvernements doivent décider de la manière dont ils pourraient éventuellement les appliquer aux véhicules étrangers. La réponse traditionnelle a été d'instaurer des redevances/taxes de transit.

Les redevances/taxes *domestiques* fondées sur la nationalité les plus répandues sont les taxes annuelles sur la possession des véhicules ou les permis annuels autorisant leurs détenteurs à utiliser le réseau routier. Elles jouent un rôle économique potentiellement utile² et peuvent être non discriminatoires dès lors que les véhicules immatriculés à l'étranger peuvent accéder au réseau en acquittant une redevance journalière. Dans l'Union Européenne, les taxes frappant les poids lourds sont soumises à un taux minimum afin d'éviter une concurrence fiscale (par exemple, un pays pratiquant des taux réduits pour attirer des entreprises de transport cherchant à se délocaliser).

Les ***redevances/taxes de transit*** font l'objet d'exemption, dans bien des cas, et quelquefois sont réduites par le biais d'accords bilatéraux réciproques. Lorsqu'il y a des redevances/taxes de transit, elles peuvent être calculées soit sur la base de la formule utilisée pour les redevances/taxes fondées sur la nationalité et appliquées aux conducteurs nationaux, soit selon une échelle complètement différente. Les transporteurs peuvent quelquefois choisir entre payer des redevances/taxes sur la base d'un taux journalier ou de taux réduits hebdomadaires, mensuels ou trimestriels. Des taux réduits peuvent aussi être accordés pour des voyages se limitant à des zones proches des passages des frontières. Les formules et définitions employées varient beaucoup entre les pays.

-
1. En Allemagne, Belgique, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas et Suède, pays sans passé de perception de péages sur les autoroutes, la croissance du trafic international a conduit au développement d'une Eurovignette fondée sur la territorialité et destinée à remplacer, dans une large mesure, les charges précédentes fondées sur la nationalité. Les montants perçus au titre de l'Eurovignette sont payés annuellement ou sur des périodes plus courtes et l'ensemble des revenus générés par les transporteurs routiers de pays tiers est redistribué selon une formule qui a pour but de lier le revenu à l'utilisation effective des routes sur le plan national. L'Allemagne a aboli l'Eurovignette en 2003 en prévision de la nouvelle redevance électronique au kilomètre (LKW Maut) introduite le 1er janvier 2005.
 2. Ces redevances fixes n'ont aucune influence sur le niveau d'utilisation du réseau. Lorsqu'un État instaure une redevance kilométrique ou une autre charge fondée sur la territorialité pour taxer l'utilisation du réseau routier au coût marginal et qu'il souhaite augmenter les revenus ainsi générés, le recours à une redevance fixe faussera moins la concurrence que l'augmentation du taux de la redevance kilométrique.

Le niveau des redevances/taxes de transit varie aussi beaucoup entre les pays. Ceci a été l'origine de la mise en doute de l'équité des redevances/taxes de transit. Le principe essentiel sur lequel on peut juger de l'équité est la **non-discrimination**, qui signifie que les transporteurs nationaux et étrangers doivent être imposés également. L'approche la plus simple et qui est recommandée ici, est simplement de ne pas recourir à des redevances/taxes de transit et, lorsqu'il est jugé nécessaire de taxer les véhicules étrangers, de préférer les redevances/taxes fondées sur la territorialité, telles que les redevances électroniques au kilomètre.

Pour qu'une redevance/taxe de transit ne soit pas discriminatoire, il ne faudrait pas que les transporteurs étrangers aient à payer des redevances/taxes notablement plus élevées que les transporteurs nationaux sur des trajets similaires. Afin de déterminer si les redevances/taxes de transit dans un pays A sont discriminatoires, il suffit d'examiner les taxes prélevées dans ce pays. Si la somme des taxes perçues pour un trajet effectué par des transporteurs nationaux est plus ou moins identique aux sommes des taxes prélevées sur un conducteur étranger (d'un pays B) pour le même trajet, alors il n'y a pas de discrimination. Le système de taxe du pays B n'a pas à être pris en compte pour la comparaison. Si les conducteurs étrangers doivent faire face à des redevances/taxes plus lourdes, ils subissent une certaine discrimination. A l'inverse, s'ils doivent faire face à des redevances/taxes plus faibles, la discrimination est en leur faveur, mais ceci est rarement un problème politique.

Une forme plus subtile mais plus répandue de discrimination consiste à accorder des **tarifs réduits** ou des **forfaits pour des séjours de courte durée** et à les faire varier en fonction du pays d'immatriculation du véhicule. Ce cas de figure peut se produire aussi bien pour les redevances/taxes de transit assises sur une redevance nationale que pour les redevances territoriales appliquées de manière équivalente aux véhicules nationaux et étrangers. Ainsi, le taux journalier d'une redevance pour un véhicule étranger peut, par exemple, être fixé en fractionnant la taxe annuelle acquittée par les véhicules nationaux (en 360èmes par exemple), mais la durée du séjour minimum (forfait) peut en revanche être modulée en fonction du pays d'immatriculation. L'assiette de calcul du forfait peut varier d'un jour à un mois et n'avoir aucun rapport avec la durée réelle du séjour. Un autre cas qui peut se présenter est celui des redevances de longue durée (de type vignette), et donc onéreuses, appliquées indifféremment aux véhicules nationaux et étrangers. L'absence de forfaits journaliers ou hebdomadaires pour les camions étrangers peut être considérée comme discriminatoire.

La pratique consistant à faire bénéficier les redevances/taxes de transit d'exemptions par des accords bilatéraux s'est développée comme une réponse pragmatique, au cas par cas, destinée à résoudre les préoccupations politiques à l'égard des redevances/taxes de transit individuelles, perçues (justement ou injustement) comme discriminatoires. Ces exemptions bilatérales ont montré qu'elles constituaient un instrument utile pour lever les barrières au commerce mais qu'elles constituaient aussi une source de discrimination. Leur développement largement répandu a conduit également, dans certains milieux, à une perception erronée selon laquelle toutes les redevances/taxes de transit sont nécessairement injustes.

Ceci à son tour a conduit à une pratique erronée consistant à examiner l'équité en comparant le système de taxation d'un pays A avec celui d'un pays B. En suivant ce raisonnement faussé, lorsque le pays A constate que le pays B applique des instruments fiscaux inhabituels à tous les transporteurs routiers qui opèrent sur son territoire, il décide d'inventer un instrument semblable qu'il appliquera seulement au conducteur du pays B. Il fait cela dans l'espoir de pouvoir plus tard négocier un traité bilatéral qui permettra d'abandonner le type de taxe en question. Il faut rappeler que l'utilisation normale d'exemptions bilatérales est de permettre une exemption d'une redevance/taxe de transit qui normalement s'applique à tous les opérateurs étrangers -- et non de permettre une exemption d'une redevance/taxe destinée seulement aux conducteurs d'un pays donné ou aux conducteurs d'un petit groupe de pays.

En suivant cette logique erronée, quelques pays ont introduit des taxes spéciales de rétorsion, destinées aux conducteurs des pays qui perçoivent l'Eurovignette. Ceci est une erreur dans la mesure où l'Eurovignette est une redevance fondée sur la territorialité que tous les conducteurs paient, et qu'elle n'est pas une redevance fondée sur la nationalité. Les redevances/taxes fondées sur la territorialité doivent faire l'objet d'un examen, en ce qui concerne leur équité, seulement dans le cas inhabituel où les conducteurs nationaux obtiendraient une certaine forme de rabais ou d'exemption.

Des taxes de rétorsion (ou des exemptions spéciales) ne devraient pas être appliquées. Leur développement pourrait provoquer d'autres mesures de rétorsions de la part des pays visés, ce qui conduirait à une complication plus grande d'un système, déjà complexe, de redevances/taxes auquel est soumis le transport routier international. Ceci ne peut seulement qu'entraîner des coûts plus importants pour les transporteurs, de plus grands retards aux frontières, de nouvelles occasions de corruption et des redevances/taxes plus grandes d'administration et de police. En bref, de telles taxes constituent une barrière au commerce et ont tendance à réduire la croissance économique à la fois dans l'ensemble de l'Europe et dans le pays qui perçoit cette taxe spécifique. L'impact de telles taxes spéciales peut être très grand. L'IRU estime que, dans le pire des cas, elles s'élèvent à plusieurs centaines d'Euros par voyage³.

Enfin, de nombreux pays **remboursent** partiellement **les taxes sur le carburant** aux transporteurs disposant de véhicules immatriculés dans le pays et, s'agissant des pays de l'UE et de l'AELE, sur le carburant acheté pour les camions immatriculés dans tout pays Membre. On ne sait pas dans quelle mesure cette réciprocité pourrait être étendue à d'autres groupes de pays dans le cadre d'accords bilatéraux. En l'absence de telles extensions, ces remboursements sont manifestement discriminatoires. Leur seule raison d'être est de venir en aide aux transporteurs routiers nationaux. Une alternative consisterait à abaisser le taux du droit d'accise sur le gazole routier, si ce n'est l'obstacle que constituent les voitures et les utilitaires légers équipés de moteurs diesel. L'introduction éventuelle de redevances électroniques au kilomètre pour l'ensemble des véhicules pourrait être, à plus long terme, l'une des pistes à suivre pour compenser la réduction des taux de base des taxes sur le carburant et mettre fin au remboursement

3. Enquête IRU sur la fiscalité dans les pays d'Europe centrale et orientale, IRU, Genève, 1998.

des taxes, tout en respectant les planchers fiscaux arrêtés au niveau international (par l'Union Européenne par exemple⁴) afin d'éviter la concurrence fiscale. Le taux minimum approprié de taxation du carburant est également un élément de la politique de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre étant donné que les taxes sur le carburant constituent l'instrument le mieux à même d'internaliser les coûts externes liés aux émissions de CO₂. Enfin, le remboursement des taxes sur le carburant va à l'encontre des politiques conduites dans le domaine du changement climatique.

Identifier les redevances et taxes discriminatoires

Redevances/taxes de transit

Le présent rapport ne prétend pas analyser de manière détaillée l'équité, sur une base pays par pays, du traitement des transporteurs étrangers et nationaux en tant que résultat de l'application des taxes de transit traditionnelles (charges destinées à ce que les transporteurs étrangers contribuent au coût de l'infrastructure de la même manière que les transporteurs nationaux). Une analyse globale pourrait être tentée cependant sur la base d'une méthodologie qui permettrait des comparaisons internationales des systèmes de taxation et qui a été déjà élaborée pour 16 pays de la CEMT afin d'examiner les distorsions de concurrence plus générales qui affectent le transport international de marchandises par route⁵. Le point de départ consisterait à identifier les redevances/taxes fondées sur la nationalité (par opposition aux charges fondées sur la territorialité) et à quantifier leur impact sur un trajet standard fait par un transporteur national. L'impact des redevances/taxes de transit appliquées aux transporteurs étrangers sur le même trajet standard pourrait alors être traité de la même manière, et comparé.

Le tableau ci-après, qui énumère les redevances/taxes de transit en vigueur, constitue un premier pas en ce sens (des données plus complètes sont fournies pour chaque pays Membre de la CEMT dans les tableaux du rapport CEMT/CS(2005)17). Il convient de noter que la plupart des redevances/taxes de transit font l'objet d'exemptions (exemption totale ou pour un contingent annuel de transits) dans le cadre d'accords bilatéraux, ce qui crée un élément de discrimination supplémentaire. Des données sur les recettes annuelles générées par les redevances/taxes de transit pourraient révéler l'impact des accords bilatéraux ainsi que le montant global des redevances/taxes de transit prélevées.

4. Directive 2003/96/CE sur le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

5. Base de données sur le transport routier <http://www1.oecd.org/cem/topics/taxes/AnnexB3e.xls>.

Redevances/taxes de transit :

Pays	Redevance/taxe de transit simple ou taxe d'entrée
Albanie	€ 0,015 / km ptc
Arménie	€ 75/jour +20% pour 2-7 jours +30% pour 7-30 jours +40% pour plus de 30 jours
Bélarus**	€ 31 par transit depuis 1.1.2005
Bulgarie	€ 75
Croatie	€ 7 - 12
ERY Macédoine	€ 0,3/km
Géorgie	<i>Charge de transit de € 100 maximum abolie le 1er janvier 2005</i>
Grèce	€ 18,30 par entrée
Hongrie	€ 244 pour transit maxi 48h € 122 pour trafic bilatéral maxi 48 heures
Italie	€ 3,5 pour 1-10 jours, € 1,05 pour 1-3 jours dans le cadre d'accords bilatéraux
Moldavie*	€ 25 plus € 0,25/km sous réserve d'exemptions bilatérales ou CEMT
Portugal	Taxe sur les véhicules de transport routier fixée dans le cadre d'accords bilatéraux
Roumanie	€ 0,92/km ; les véhicules en transit immatriculés en Grèce acquittent une taxe inférieure à la normale de € 100 par 36h plus € 5 par h supplémentaire
Serbie et Montenegro	€ 0,09 – 0,14/km € 0,17/km pour les pays non couverts par un accord bilatéral
Turquie	€ 0,4-0,6/km
Ukraine*	€ 10 plus € 0,02/km \$ 320 taxe additionnelle par entrée

* Les détenteurs d'autorisations CEMT et les camions couverts par des accords bilatéraux sont exemptés des redevances/taxes binômes de transit en Moldavie et Ukraine mais doivent payer la taxe d'entrée de \$320 en Ukraine.

** Les routiers du Bélarus sont également sujets à cette redevance dans le cas d'opérations purement de transit à travers le pays. La redevance prend la forme d'une vignette temporelle aux taux suivants : jour \$40 ; semaine \$60 ; mois \$150 ; année \$ 1480. (*Une taxe d'entrée allant de € 62 à € 120 a été abolie le 1.1.2005 à l'expiration du régime en place auparavant*).

Redevances/taxes de rétorsion

Une analyse aussi détaillée n'est pas nécessaire dans le cas de redevances/taxes de rétorsion. Comme cela a été expliqué plus haut, elles sont, par définition, discriminatoires et ne devraient pas être perçues. Aucune redevance/taxe de rétorsion n'a été recensée en 2004/2005.

Exemptions de redevances/taxes territoriales

Des exemptions, ou rabais, sur les péages routiers et autres redevances/taxes territoriales pour les conducteurs nationaux sont discriminatoires et, comme cela a été expliqué plus haut, ne devraient pas être appliquées. Aucune exemption n'a été recensée en 2004/2005 (mais voir la note du tableau sur les redevances de transit concernant la « vignette de transit » introduite au Bélarus en 2005).

Absence de vignettes de courte durée pour l'utilisation du réseau routier

Des redevances territoriales calculées sur une base temporelle, telles que l'Eurovignette, sont généralement disponibles, du moins pour les transporteurs étrangers, sur la base de forfaits journaliers, hebdomadaires ou mensuels ou sur la base d'un tarif annuel normal. Il n'existe aucun critère précis permettant d'identifier par rapport au temps de transit moyen, le nombre minimum de jours que l'achat d'une redevance d'usage devrait couvrir, ou de fixer le taux de rabais approprié d'une vignette annuelle par rapport à une vignette journalière, hebdomadaire ou mensuelle. Toutefois, l'absence complète d'un tarif journalier ou à tout le moins hebdomadaire pour une redevance au temps, donne à penser qu'il existe une discrimination entre transporteurs nationaux et étrangers.

L'UE définit ce qu'elle entend par redevance minimale équitable, à savoir un permis d'un jour (annexe II de la directive Eurovignette) ou en tout cas, n'excédant pas 8 euros indépendamment de la durée spécifique de validité. La Bulgarie et la Roumanie ne disposent pas de vignettes à la journée, mais proposent en revanche des vignettes hebdomadaires. En Roumanie, une vignette à la journée est en vente à l'intérieur du pays, mais elle ne peut pas être achetée à l'arrivée à la frontière. En Bulgarie les taux de la vignette appliquée aux routiers étrangers et bulgares ont été différents dès le départ ; leur convergence par étapes est prévue pour 2007 au niveau de € 29 par semaine.

Les vignettes de courte durée ne sont pas disponibles dans les cas suivants :

Pays	Redevance/taxe	Validité minimale et taux
Bulgarie	Redevance pour l'utilisation du réseau routier	1 semaine, 42 €
<i>Hongrie</i>	<i>Vignette autoroutière</i>	<i>Journalier depuis 1.1.2005</i>
Roumanie	Redevance pour l'utilisation du réseau routier	1 semaine, 25 €

Différences concernant la période minimum de séjour prise en compte pour le calcul des redevances/taxes

La *Tassa di circolazione* italienne, une taxe annuelle appliquée aux véhicules immatriculés en Italie, s'applique aussi aux véhicules étrangers au prorata de la durée de leur séjour. Toutefois, la durée de validité du forfait pour ces séjours de courte durée variait en fonction du pays d'immatriculation du véhicule. Certains grands partenaires

commerciaux étaient en effet parvenus à obtenir des périodes de validité minimales de un à trois jours alors que pour les transporteurs d'autres pays, la barre était fixée à au moins 120 jours. Ce mécanisme discriminatoire a été supprimé et remplacé par un système plus équitable et transparent prévoyant l'octroi de permis d'une durée minimale de 10 jours pour tous les transporteurs étrangers et de 3 jours pour ceux dont le pays d'origine a conclu un accord bilatéral avec l'Italie.

Discrimination concernant la période minimum pour laquelle un paiement est exigé :

Pays	Redevance/taxe	Remarque
Italie	Redevance pour l'utilisation du réseau routier	10 jours minimum, ramenés à 3 en cas d'accord bilatéral

Redevances/taxes sur les poids et les chargements excessifs

Celles-ci sont normalement non discriminatoires tant qu'elles sont appliquées de la même manière aux transporteurs étrangers et nationaux. En Europe orientale, elles ont été employées dans quelques pays pour compenser le fait que les routes n'avaient pas été conçues pour supporter le poids des camions normalisés modernes. Cependant, les camions qui ont une charge à l'essieu qui excède la norme fixée pour les routes principales sont grevés d'une taxe proportionnelle à la dégradation supplémentaire que leur utilisation engendre, sans tenir compte de leur pays d'origine. Le fait que les opérateurs nationaux aient recours en général à des camions qui ont des charges à l'essieu plus faibles n'a pas à être pris en compte. Cependant, si les transporteurs nationaux bénéficient d'exemption pour les redevances/taxes à l'essieu, il y a discrimination et cette pratique ne devrait plus avoir cours. Ceci peut survenir par défaut dans les pays où il n'y a de contrôle des poids et dimensions qu'aux frontières.

Pays appliquant une limitation inférieure à 40 tonnes :

Pays	Tonnage maximum	Redevances/taxes - remarques
Albanie	38t	
Arménie	36t	Redevance jusque 40t : \$ 0,2/km plus taxe routière de \$ 0,02/km
Autriche	38t (40t pour les camions immatriculés dans l'UE)	Pas de redevance, contrôles rigoureux
Bélarus	38t	Redevance de \$ 0,03 par tonne-km
Géorgie	36t	
Russie	38t	
Ukraine	38t	

Autres redevances/taxes

Il existe tout un éventail d'autres redevances/taxes auxquelles le transport routier international est soumis : taxes pour l'utilisation des équipements terminaux, redevances/taxes pour le franchissement des frontières, taxes pour l'environnement, redevances liées aux inspections sanitaires, redevances de stationnement aux postes frontières, etc. Elles ne sont pas nécessairement discriminatoires si elles sont perçues de la même manière pour les transporteurs étrangers et nationaux. Même si la méthode d'application diffère entre conducteurs étrangers et nationaux, il peut ne pas y avoir de discrimination. Cependant, dans de tels cas, il est difficile de déterminer si le montant de taxes perçu est juste ou discriminatoire (voir le paragraphe sur les redevances/taxes de transit). De manière plus fondamentale, ces services sont en général financés par le gouvernement central dans les économies de marché. Déléguer l'entière responsabilité de la levée et de la perception de telles redevances aux administrations locales privées de ressources conduira presque inévitablement à une prolifération du nombre et à une augmentation du niveau des redevances/taxes.

Redevances/taxes pour les prestations qu'il serait préférable de financer sur le budget général :

Pays	Redevance/taxe
Albanie	Taxe de désinfection, € 11 (ALL 1400)
Arménie	Taxe environnementale € 20 à chaque entrée
Ex-République Yougoslave de Macédoine	Pesage des véhicules € 10, désinfection € 5, stationnement poste-frontière € 10 par tranche de 12 heures
Roumanie	Douane € 25, désinfection € 13-15
Slovaquie	Contrôles phyto-sanitaires SKK 3-80
Turquie	Douane en dehors des heures de bureau € 7, Contrôles phyto-sanitaires € 34, Désinfection € 2-5
<i>Ukraine</i>	<i>Taxes régionales dans les régions frontalières abolies en 2004.</i>

Le grand nombre de telles redevances/taxes, joint au fait que de nouvelles redevances/taxes sont introduites et que les taux sont changés sans notification suffisante aux transporteurs internationaux, représente en soi une barrière significative au commerce. L'incertitude ouvre la porte à la fraude et les transporteurs éprouvent de plus en plus de difficultés à prévoir des ressources financières suffisantes pour couvrir les redevances et taxes prélevées aux frontières.