



Comparaison taxes / investissements dans le réseau routier

LES AUTOMOBILISTES EUROPÉENS MÉRITENT MIEUX !



www.betterdeal4motorists.eu

#BetterDeal



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE
REGION I - EUROPE, THE MIDDLE EAST AND AFRICA





TABLE DES MATIÈRES

p.1
Synthèse

p. 6
Coût de l'infrastructure

p.2
Taxes payées par les usagers de la route de l'UE

p.8
Comparaison entre recettes et coûts

p.14
Conclusion

SYNTHÈSE

Les routes d'Europe assurent une mobilité aussi sûre que performante. En permettant le libre déplacement des usagers, elles constituent un pilier vital pour l'économie et la société. La Commission Européenne envisage donc d'autoriser la perception de charges supplémentaires dans le but de financer l'infrastructure routière et la gestion de l'utilisation des routes. D'où la décision des Automobile Clubs de la FIA Région I de confier au cabinet néerlandais CE Delft l'étude approfondie des coûts du réseau routier de chaque gouvernement des États Membres de l'Union Européenne par rapport à ses recettes sur le trafic.

La contribution des automobilistes européens aux budgets publics dépasse largement les coûts de gestion, d'entretien, de rénovation et d'amélioration de l'infrastructure routière européenne. Par conséquent, les taxes et charges routières couvrent les coûts nécessités par le réseau routier. Plutôt que de les réinvestir dans le budget global, ne serait-il pas plus judicieux de les allouer aux coûts sociaux du transport routier ?

En 2013, les taxes et charges sur les véhicules ont généré un total de 286,3 milliards € (à l'exception de Chypre). Un montant auquel les conducteurs de voitures de tourisme ont contribué à 71% pour un total de 205,8 milliards €. Les taxes sur le carburant ont représenté 63 % de ces recettes.

Avec un pourcentage de 2% à 3% du Produit Intérieur Brut (PIB), les taxes et les charges payées par les conducteurs représentent une importante contribution aux économies nationales.

En 2013, un total de 178,4 milliards € a été investi dans le réseau routier de l'Union Européenne, soit seulement 0,8% du PIB. De 1995 à 2013, les dépenses allouées à l'infrastructure routière ont progressivement diminué. Le fossé entre le revenu généré par les automobilistes et les dépenses gouvernementales destinées au réseau routier se creuse d'année en année.

Les gouvernements jouissent d'un apport considérable de recettes, générées par le transport routier. Si l'on prend en compte le revenu généré par les taxes et les charges sur le transport routier, les automobilistes européens méritent une infrastructure routière de haute qualité, d'autant qu'ils contribuent déjà à son financement.

Plutôt que d'augmenter les taxes actuelles ou d'en imposer de nouvelles aux automobilistes, les gouvernements devraient puiser dans les recettes existantes pour financer l'infrastructure routière et faire de son développement et de son entretien constant une priorité. Utilisé à bon escient, l'excédent des recettes générées par le transport routier devrait garantir une mobilité sécurisée, éco-responsable et performante.



TAXES PAYÉES PAR LES USAGERS DE LA ROUTE DE L'UE EN 2013

En matière de taxation des transports, les pays de l'Union Européenne ont adopté diverses approches, fondées sur leur culture nationale et leurs besoins. Néanmoins, les quatre catégories sur lesquelles a porté l'enquête sont pertinentes pour la plupart d'entre eux. L'étude du cabinet CE Delft offre une vue d'ensemble des taxes payées par le secteur du transport pour l'année 2013 : les taxes d'immatriculation, de circulation, les péages routiers et les vignettes, les droits d'accises sur le carburant, la TVA sur la taxe d'immatriculation et sur les droits d'accises. Soit un total de 286,3 milliards € pour l'Union Européenne, ce qui représente une importante contribution aux budgets nationaux. Les taxes sur les voitures professionnelles, sur l'assurance, sur le stationnement, et la TVA sur le carburant et les achats de véhicules n'ont pas été prises en compte dans cette étude.

D'où proviennent ces recettes ?

Lors de l'achat d'un véhicule, lorsque ce dernier est immatriculé pour la première fois, la plupart des propriétaires européens payent une taxe d'immatriculation. Les propriétaires de voitures doivent s'acquitter de cette taxe dans vingt États Membres. En 2013, elle a rapporté 10,2 milliards €, plus 2,1 milliards € de TVA.

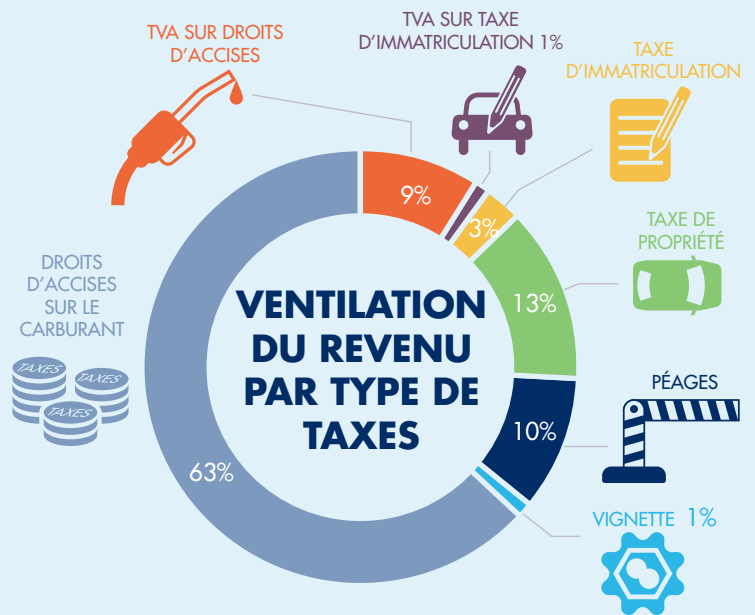
Une fois le véhicule en circulation, son propriétaire paye une taxe de propriété (ou taxe de circulation) annuelle. Cette taxe est appliquée par 20 pays membres et à différents modes de transport. Cette taxe ne concerne que les poids-lourds dans 5 pays de l'Union Européenne (France, Italie, Roumanie, Slovaquie et Grèce). En 2013, pour l'ensemble des pays de l'UE, les recettes sur la taxe de circulation annuelle ont représenté 37,8 milliards €.

Afin de pouvoir circuler, les automobilistes doivent également s'acquitter de charges sur l'infrastructure, qui sont calculées en fonction de la distance parcourue ou en fonction du coût au kilomètre.

En 2013, les revenus générés par les péages routiers et par les vignettes ont représenté 30,6 milliards € (péages 28,5 milliards € et vignettes 2,1 milliards €).

En outre, tous les États Membres appliquent les droits d'accises sur le carburant vendu sur leur territoire. Le niveau minimum de taxation est fixé par une Directive Européenne (2009/96/EC) dédiée pour chaque type de carburant. L'intégralité des recettes qui est ensuite reversée aux États Membres s'élevait à 179,7 milliards € pour l'année 2013, dont 25,9 € milliards € de TVA.

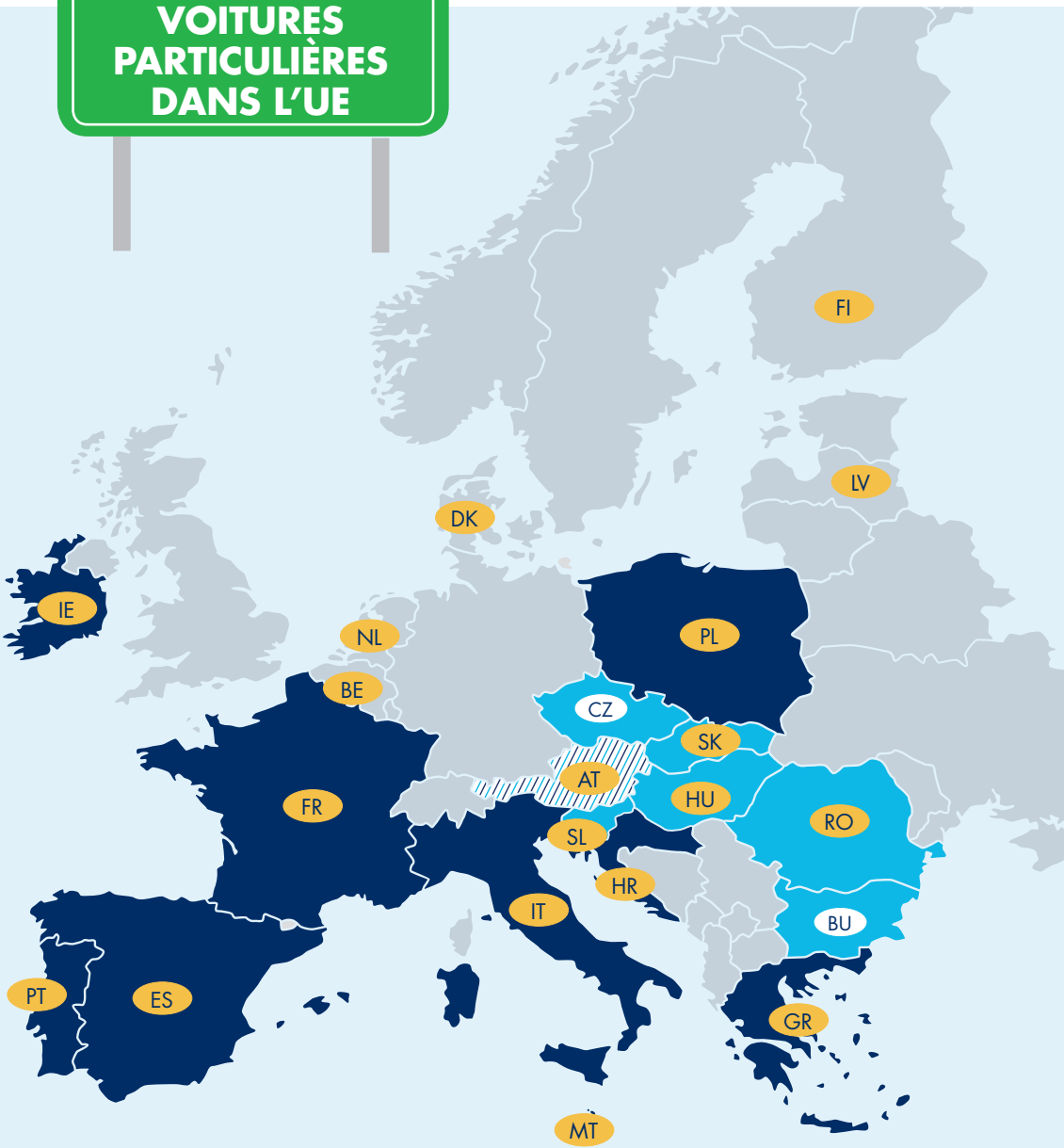
Ce montant ne prend pas en compte les 78,7 milliards € supplémentaires de TVA sur le carburant et sur les achats de véhicules, la TVA s'appliquant à tous les produits du marché.



82% de la taxation est directement liée à la fréquence d'utilisation d'un véhicule sur le réseau routier. Autrement dit, les conducteurs respectent déjà le principe de « l'utilisateur-payeur ».



TAXES ROUTIÈRES POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES DANS L'UE



DANS LES PAYS SANS
PÉAGES ROUTIERS AU
NIVEAU NATIONAL, DES
PÉAGES EXISTENT POUR
DES INFRASTRUCTURES
SPÉCIFIQUES

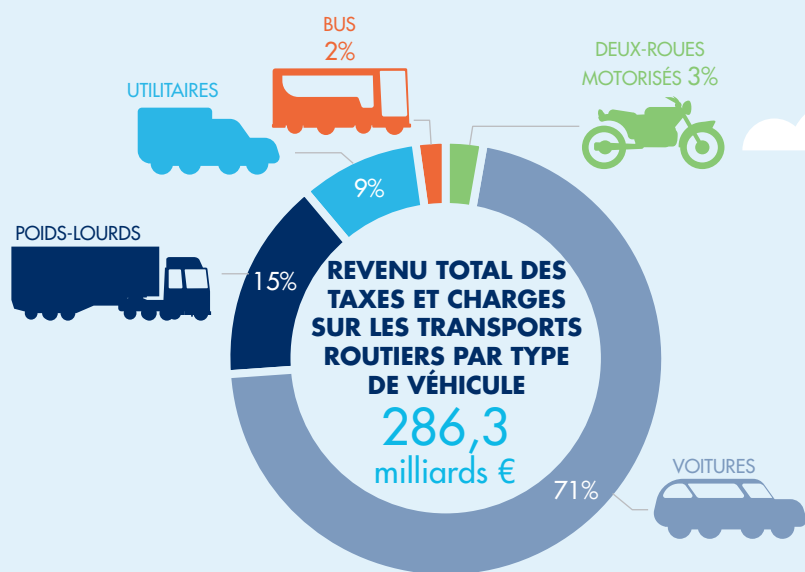



TAXE
D'IMMARCULATION
8,9
MILLIARDS €

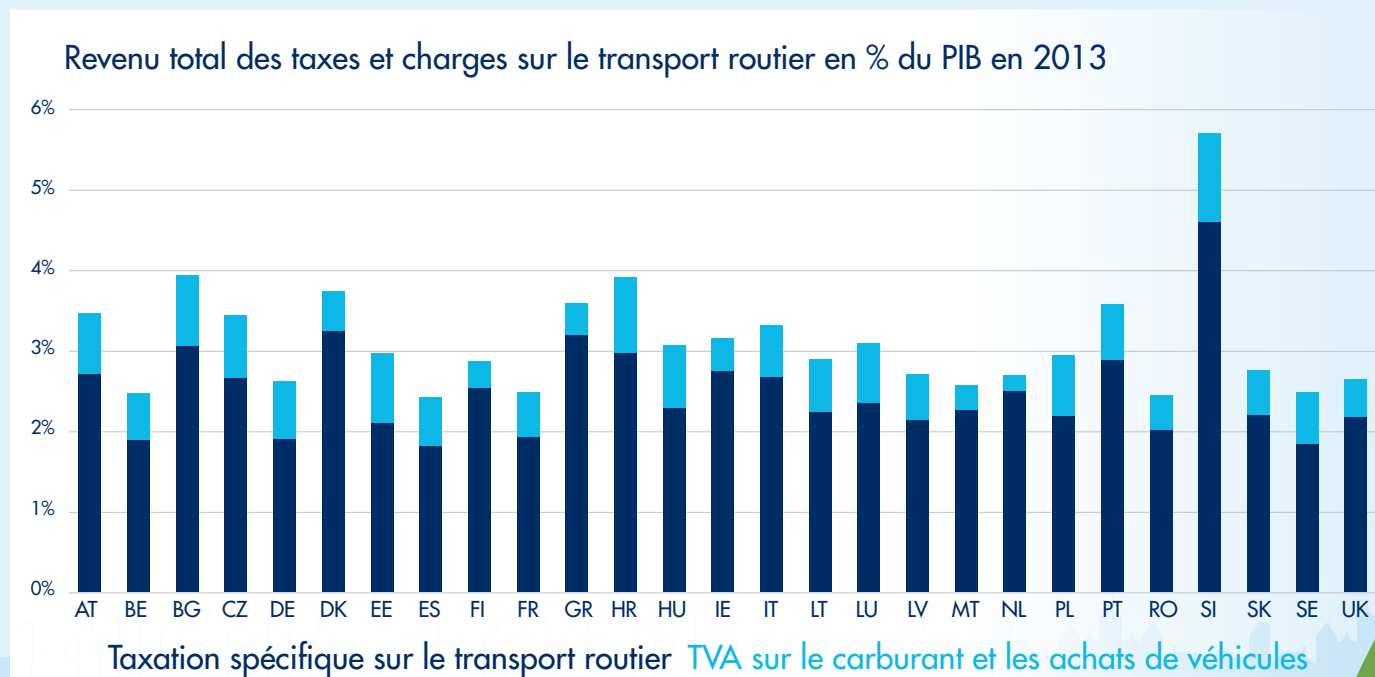

PÉAGES
11,6
MILLIARDS €


VIGNETTES
0,9
MILLIARDS €

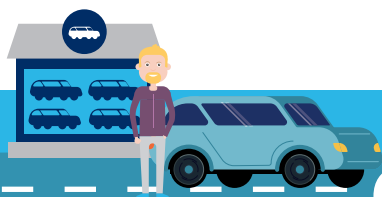

PÉAGES ET VIGNETTES
SPÉCIFIQUES
0,5
MILLIARDS €



Les recettes sur les voitures particulières représentent 71% du total, soit 205,8 milliards €.



**QUE PAYENT AU
TOTAL LES
PROPRIÉTAIRES DE
VOITURES
PARTICULIÈRES
DANS L'UE ?**

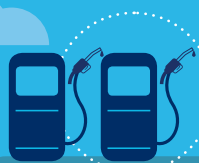


À l'achat d'un véhicule, ils payent :
- une taxe d'immatriculation
8,9 MILLIARDS €
- la TVA sur la taxe d'immatriculation
2 MILLIARDS €

Taxe de propriété annuelle
d'une voiture particulière
31,4 MILLIARDS €



En conduisant, ils payent :
PÉAGES :
12,3 MILLIARDS €
VIGNETTES :
1,2 MILLIARDS €



En faisant le plein ils payent :
- des droits d'accises sur les
carburants
124,7 MILLIARDS €
- la TVA sur les droits d'accises
25,3 MILLIARDS €



TOTAL :
205,8 MILLIARDS €

A stylized illustration of three stacks of gold coins. The coins are yellow and stacked in three columns of five coins each.

LES COÛTS DE L'INFRASTRUCTURE

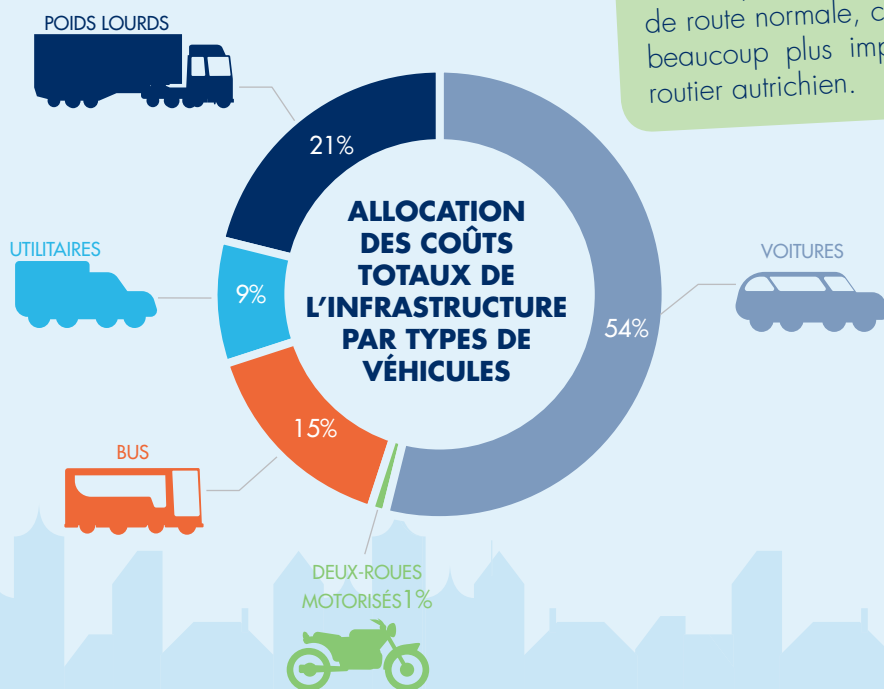
Les ressources nécessaires à la construction, la gestion et l'entretien de l'infrastructure routière sont les points de référence à partir desquels la taxation du transport routier doit être évaluée. Les coûts de l'infrastructure sont calculés en fonction des dépenses directes et des coûts de financement d'un gouvernement pour l'amélioration, l'entretien et la gestion du réseau routier. Le coût du stationnement n'a pas été inclus.

Les incidences des différents types de véhicules sur l'infrastructure

Le total des dépenses faites pour l'infrastructure peut être réparti entre les divers types de véhicules, en se basant sur la méthode communément appelée : méthode du facteur d'équivalence. Cette méthode définit les facteurs de proportionnalité pour chaque véhicule et chaque catégorie de coûts, ce qui permet d'extrapoler l'impact respectifs des différents types de véhicules par rapport aux coûts totaux.

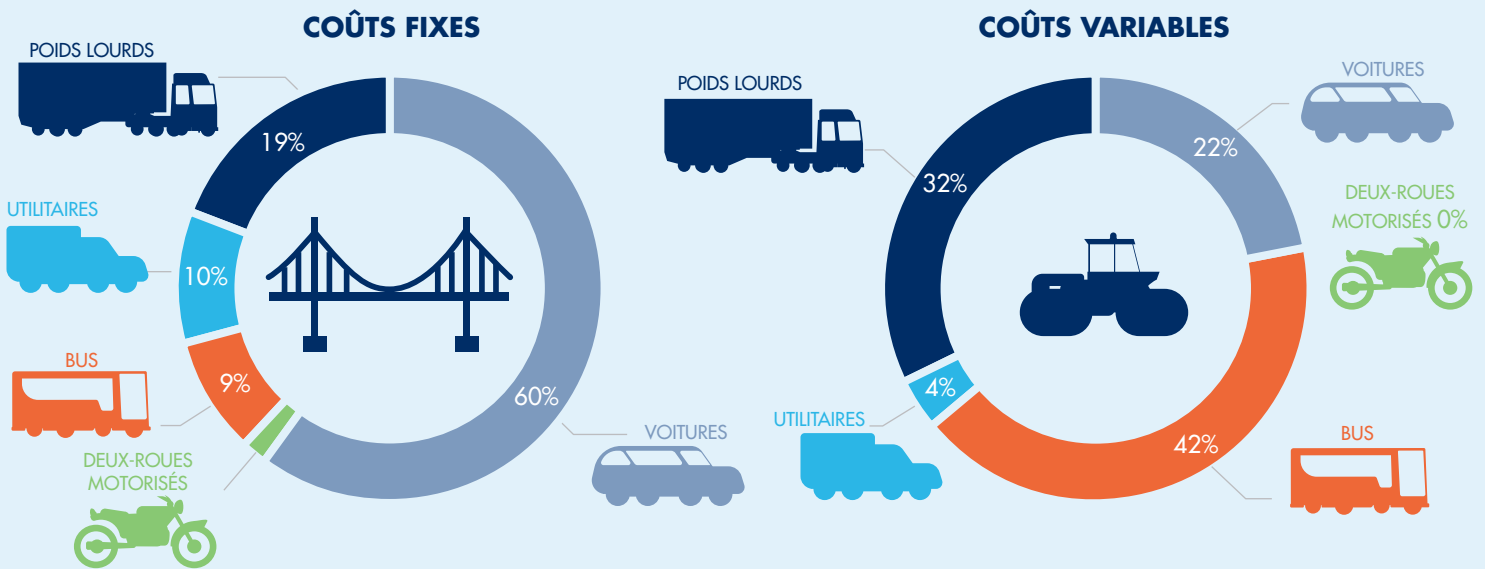
Selon cette méthode, les véhicules particuliers sont responsables de 54 % des dépenses d'entretien de la voirie, car ceux sont eux qui utilisent le réseau routier le plus souvent.

Le total des coûts de l'infrastructure peut être ventilé en coûts fixes (83,4 %) et coûts variables (16,6 %). Les coûts fixes incluent les frais de construction et de gestion, et sont indispensables, quelle que soit la fréquence de circulation des véhicules. Les coûts variables dépendent directement de la fréquence d'utilisation des routes.



INFO PAYS

En Autriche, les tunnels et les ponts représentent 17% du trafic routier, comparé à des pays comme la France, le Danemark ou l'Irlande, où ils ne représentent que 1 à 2%. L'entretien d'un pont ou d'un tunnel est dix fois plus onéreux que celui d'un tronçon de route normale, ce qui entraîne des coûts beaucoup plus importants pour le réseau routier autrichien.

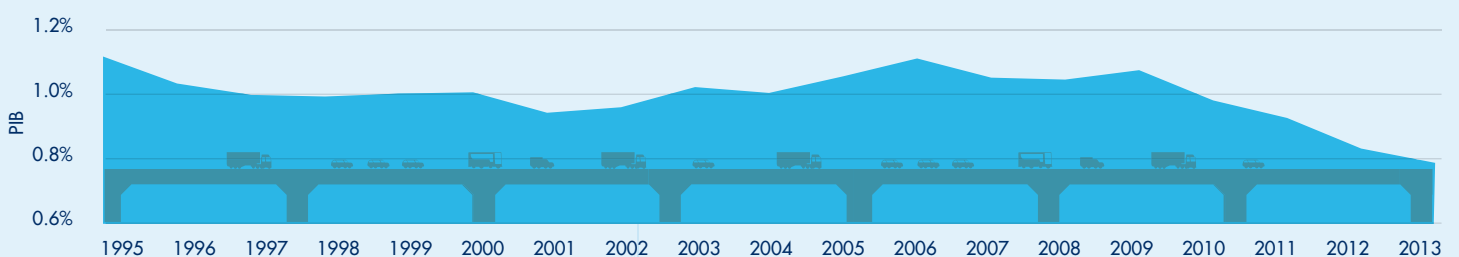


60 % des coûts fixes peuvent être imputés aux voitures de tourisme, soit le type de véhicule parcourant les plus longues distances en kilomètres. D'un autre côté, 74 % des coûts variables sont imputés aux bus et aux poids-lourds, qui représentent une part nettement inférieure de la circulation routière, mais dont le poids et la taille ont de fortes incidences sur l'état de l'infrastructure.

Les investissements routiers ont-ils changé au fil du temps ?

Au cours des vingt dernières années, les investissements gouvernementaux ont diminué progressivement, pour atteindre un part du PIB de plus en plus faible. Cette tendance s'est confirmée à suite de la crise économique de 2008.

Part du PIB consacrée au total des dépenses pour l'infrastructure routière au fil du temps



COMPARAISON ENTRE RECETTES ET COÛTS

Dans le cadre de l'étude, le total des recettes générées par le transport routier (286,3 milliards €) a été comparé au total des coûts de l'infrastructure routière, du point de vue des budgets gouvernementaux (178,4 milliards €). Ce ratio donne une indication du niveau de contribution du secteur des transports aux budgets gouvernementaux.

Les différents modes de transport couvrent-ils leurs coûts ?

Un taux de couverture excédant 100% indique que la taxation d'un mode de transport couvre son impact sur l'infrastructure routière.

La couverture moyenne des coûts du transport routier représente un total de 162%. Pour tous les modes de transport personnels, le taux de couverture de coûts dépasse largement 100%, soit 214% pour les voitures de tourisme, 162% pour les fourgons et 266% pour les deux-roues.

En revanche, les poids-lourds couvrent à peine leurs coûts. Les bus ont également un taux de couverture très



bas : en tant que véhicules lourds, ils ont un impact important sur l'infrastructure routière, pour des taxes relativement peu élevées.

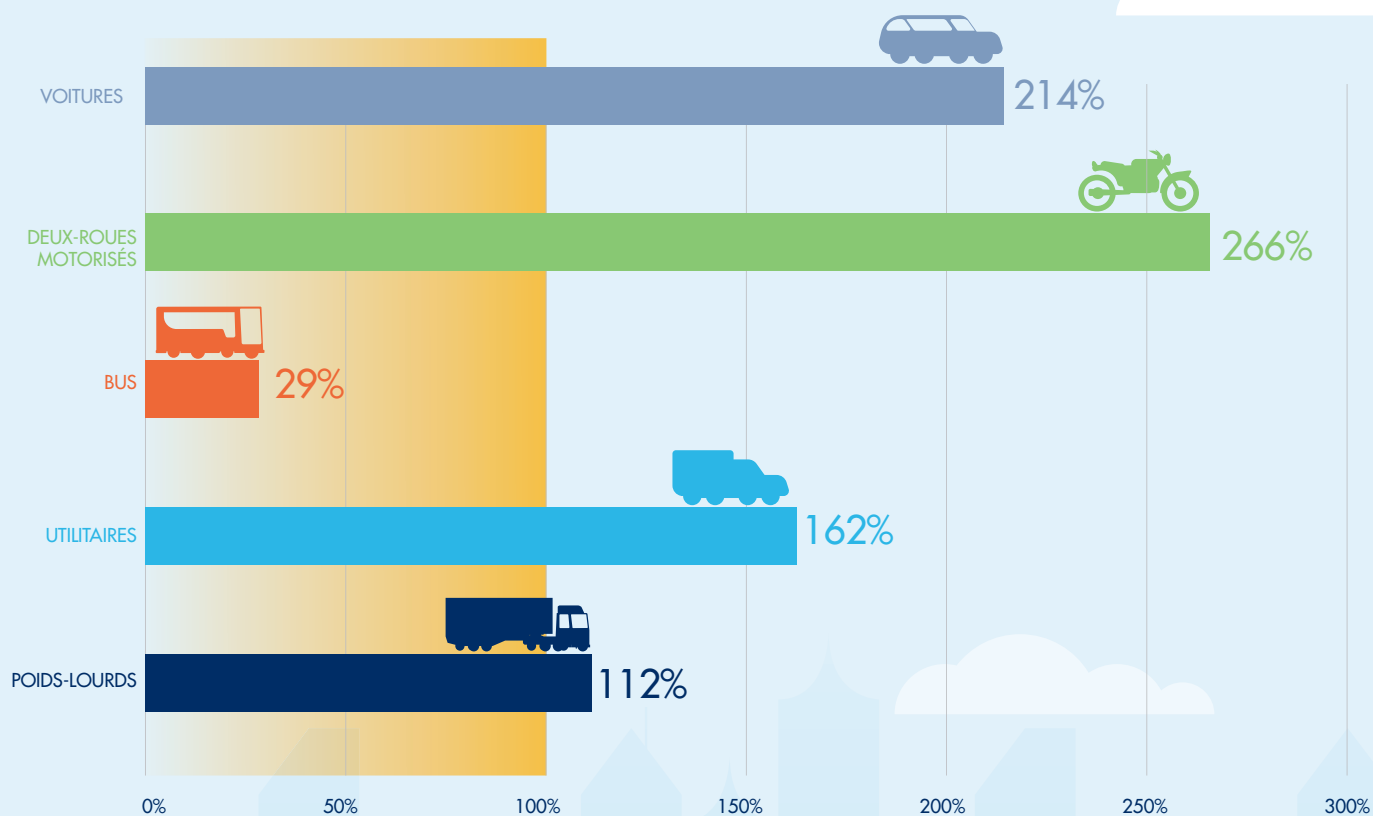
Exception faite de la Roumanie, les voitures particulières couvrent largement leurs coûts dans tous les pays. Les deux-roues ont des couvertures de coûts extrêmement importantes en raison de leur niveau de taxation élevé pour le peu de kilomètres parcourus.

INFO PAYS

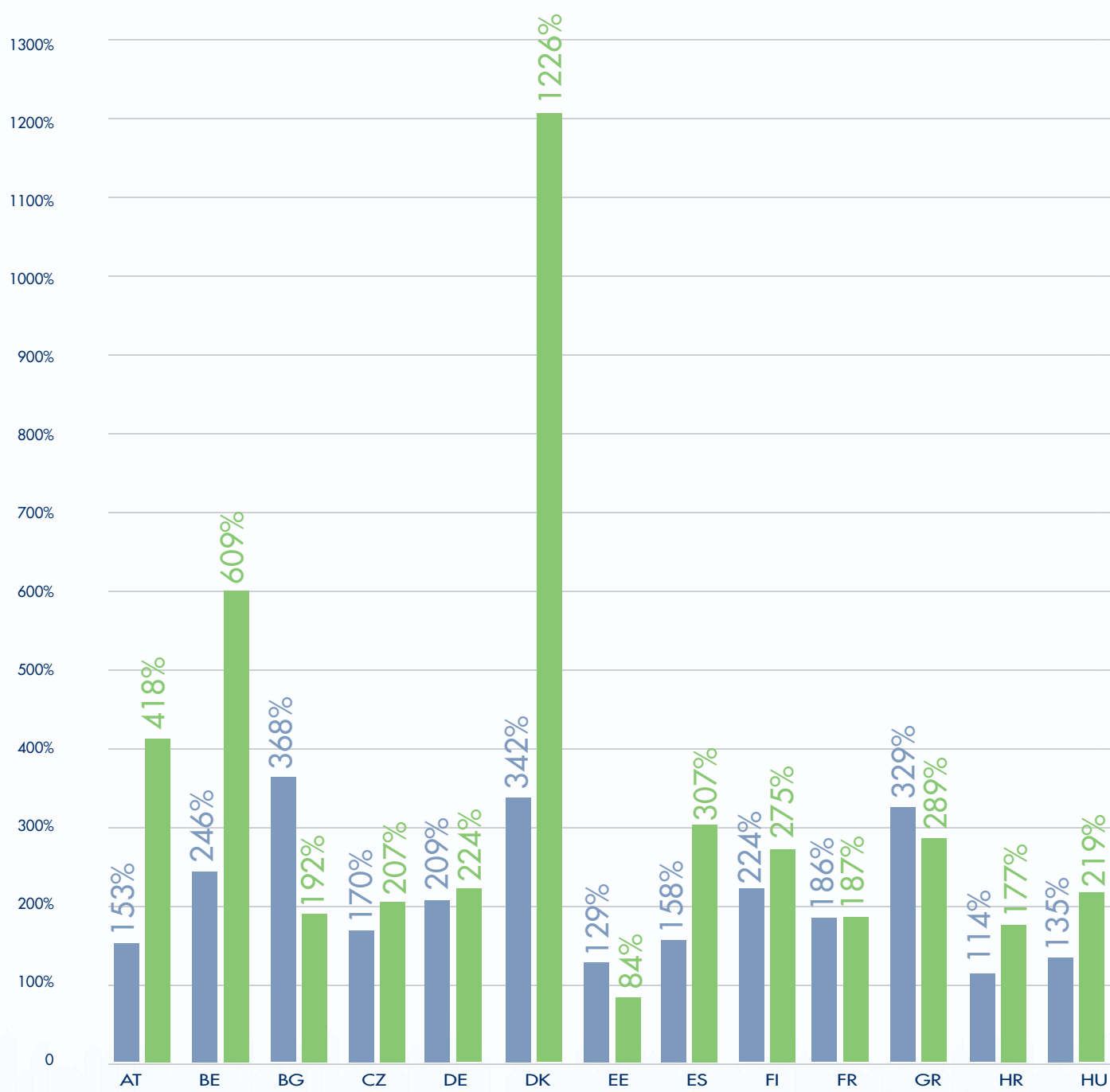
En Roumanie, un financement de l'UE a contribué à des niveaux d'investissement relativement élevés au cours de la période 2008-2013. La part de PIB consacrée aux investissements dans l'infrastructure routière a été de 2,3 % en moyenne sur cette période. Mais ces investissements relativement élevés sont soldés par de mauvais résultats. Un échec dû principalement au manque d'efficacité dans la phase de planification et de construction, au manque d'expertise (gouvernementale) dans la gestion de la construction (causée en partie par une absence de main-d'œuvre qualifiée, un manque de mise en concurrence entre les entreprises de construction, sans oublier la corruption).



Moyenne des taux de couverture des coûts de l'infrastructure dans l'UE selon les modes de transport en 2013



Taux de couverture des coûts d'infrastructure pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés en 2013

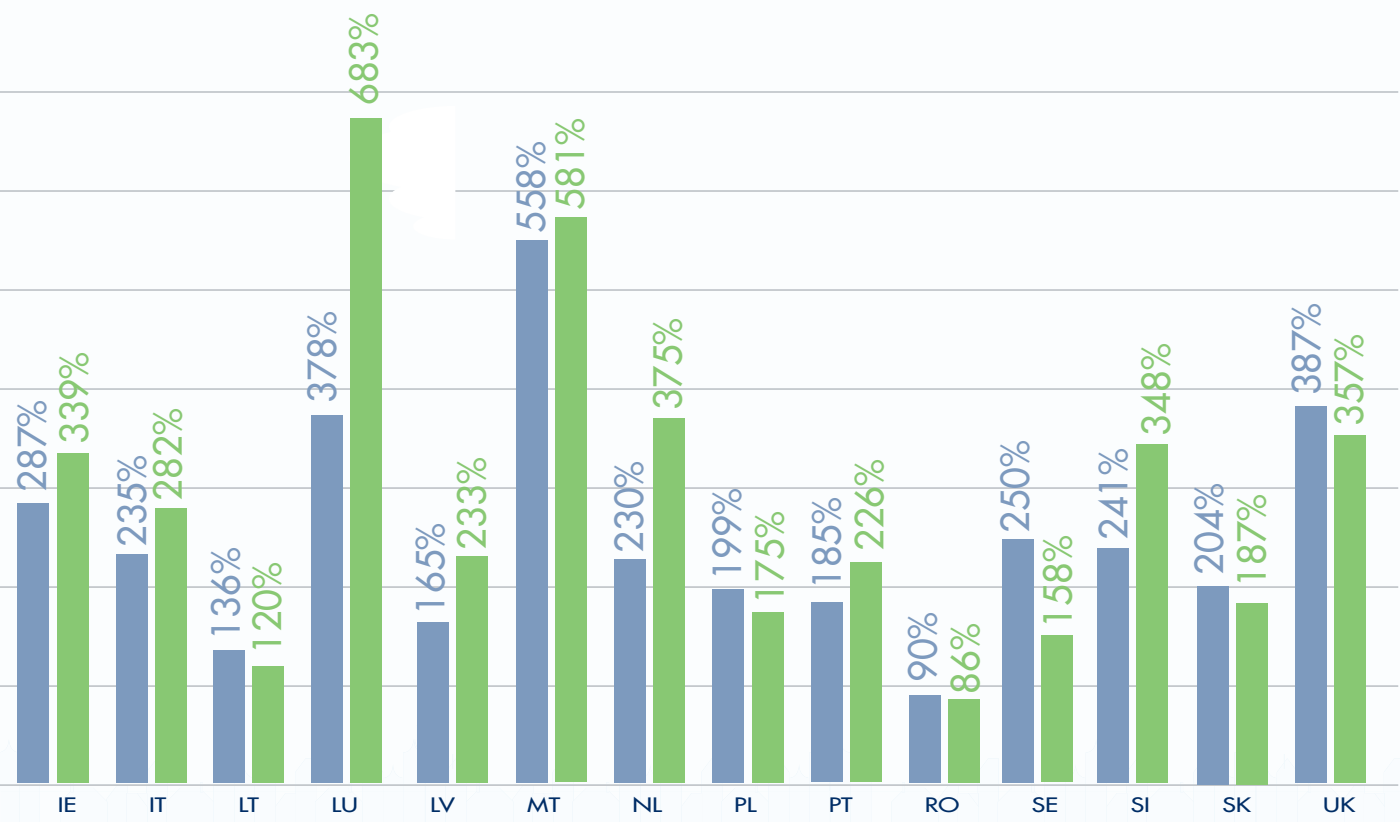




VOITURES



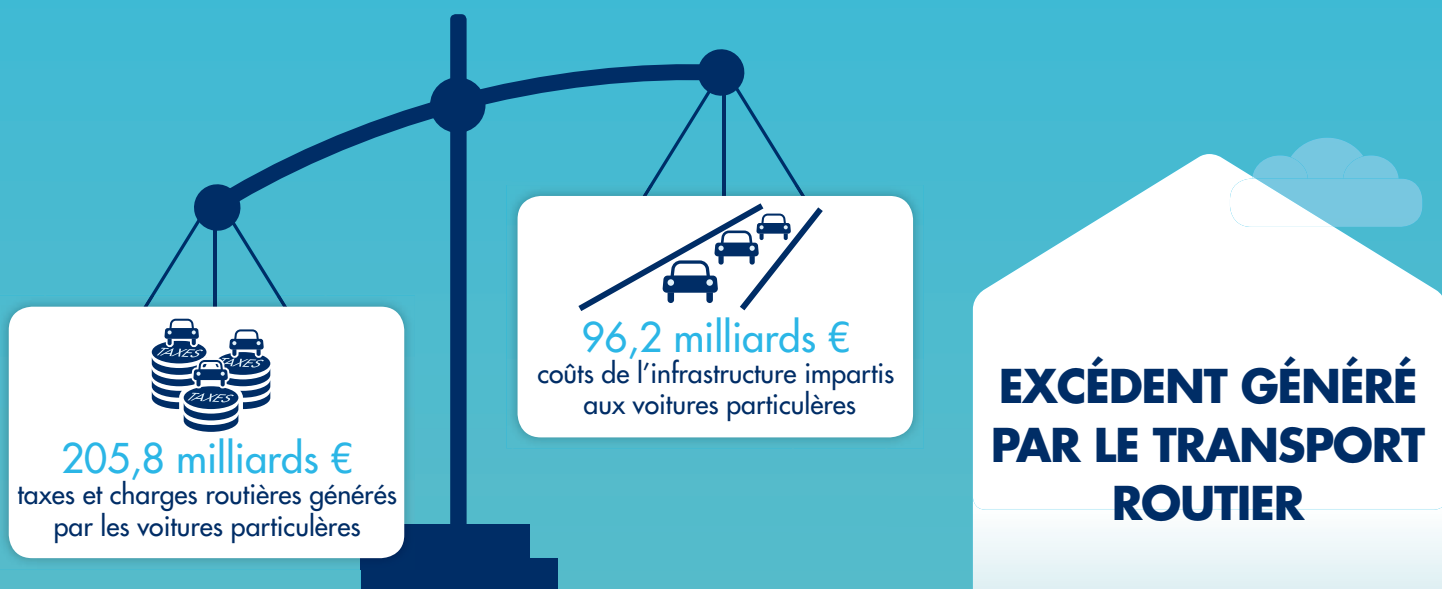
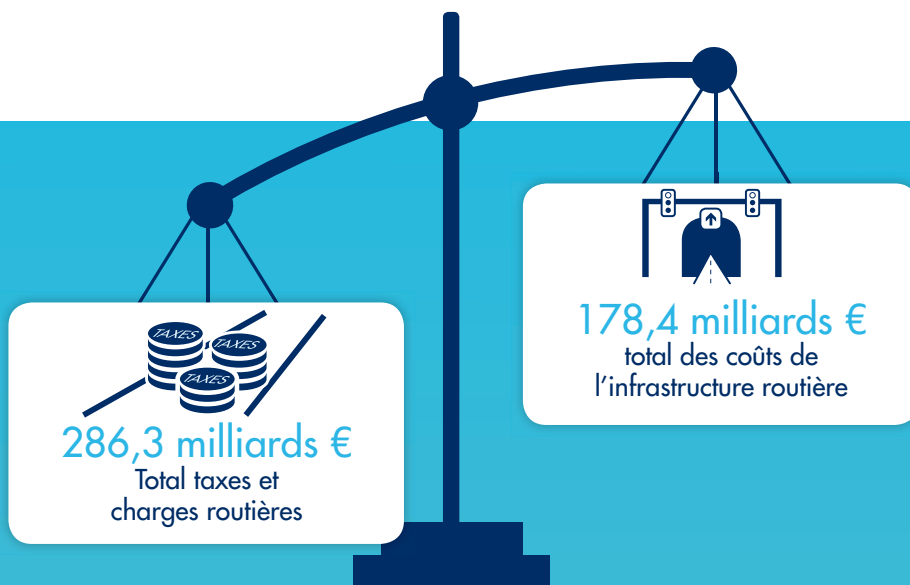
DEUX-ROUES
MOTORISÉS



CONCLUSION

Le revenu généré par le transport routier est largement supérieur au montant nécessaire pour couvrir les coûts de l'infrastructure routière européenne. L'importante contribution des taxes routières et les bénéfices qui en découlent pour la société devraient être pris en considération. L'Union Européenne devrait s'engager à offrir un réseau routier qui réponde aux besoins quotidiens des conducteurs. Étant donné la lourdeur des taxes et des charges imposées aux conducteurs, les gouvernements devraient éviter de mettre en place de nouvelles taxes et, en revanche, s'appliquer à mieux exploiter les recettes existantes. Une politique qui contribuerait à maintenir la circulation routière abordable pour tous, dans toute l'Union Européenne.







PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

38 avenue du Rhin
67 100 STRASBOURG
Tel. service presse:
03 69 06 46 06 /
03 68 00 38 00



www.automobile-club.org
www.betterdeal4motorists.eu
#BetterDeal

