

COMITÉ NATIONAL ROUTIER

Observatoire économique
du transport routier de marchandises

Economic observatory of road
freight transport



ÉTUDES EUROPE

Novembre 2025



Comparatif européen des taxes et redevances
routières appliquées aux poids lourds en 2025

European comparison of road taxes and charges
applied to heavy goods vehicles in 2025



Sommaire

Contents

Comparatif européen des taxes et redevances routières appliquées aux poids lourds en 2025	5
European comparison of road taxes and charges applied to heavy goods vehicles in 2025	39
Bibliographie Bibliography	72



Comparatif européen des taxes et redevances routières appliquées aux poids lourds en 2025



**ÉTUDES
EUROPE**

Novembre 2025



Sommaire

Introduction	9
Les points clés du panorama européen	10
Le cas de la France	11
1 . Péages et vignettes poids lourds sur les réseaux routiers européens	14
2 . Taxes directes sur les poids lourds en Europe (taxe à l'essieu)	21
3 . Droits d'accises sur le gazole en Europe Situation au 30 mars 2025	24
4 . Coût de 30 000 km sur réseau payant en 2025 Études de cas	27
Synthèse	36
Bibliographie	72



Introduction

Dans cette nouvelle édition, un panorama 2025 des prélèvements (taxes et redevances) spécifiques aux poids lourds est proposé. Parmi les coûts d’exploitation des poids lourds en Europe, on cherche ici à approfondir la connaissance des prélèvements spécifiques au transport routier de marchandises et leurs incidences sur les rapports de compétitivité intra-européens. Sont ainsi présentés dans ce comparatif les principaux dispositifs en place en Europe, à savoir les péages et vignettes, les taxes directes sur les poids lourds et les droits d’accises appliqués au gazole.

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

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

Point méthodologique

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

Les points clés du panorama européen

- En Europe, le coût d'usage des infrastructures pour un poids lourd dédié à l'international s'étend a minima de 10 à 60 c€/km.
- Les taxes directes (type taxe à l'essieu française) pèsent peu.
- Les vignettes pèsent également peu et tendent à disparaître.
- Les péages se généralisent en Europe.
- Les péages coûtent la même chose à tous les usagers sur un réseau donné.
- Mais les écarts de tarifs autoroutiers entre États, de 9 à 53 c€/km, créent des distorsions de concurrence sur les coûts de production entre territoires.
- Les accises sur le gazole professionnel TRM pèsent fortement.
- Les accises sur le gazole professionnel TRM vont du simple au double en Europe.
- Le plein d'un poids lourd dédié à l'international permet de traverser l'Europe (environ 4 000 km).
- Les pavillons qui ont accès au gazole le moins cher détiennent un avantage concurrentiel majeur.

Le cas de la France

- Le coût d'usage des infrastructures pour un poids lourd français circulant en France est de 14 c€/km sur le réseau routier non concédé et de 40 c€/km sur le réseau concédé.
- La taxe à l'essieu est au plancher européen (516 €/an). Mais elle pèse faiblement partout en Europe et n'est donc pas un facteur de compétitivité.
- Les péages autoroutiers (26 c€/km) sont plutôt élevés par rapport à l'ensemble européen. Cela ne favorise pas la compétitivité du site France.
- Les accises sur le gazole professionnel TRM (13,6 c€/km, ristourne déduite) sont au-dessus de la médiane européenne (12,1 c€/km). Cela génère un déficit de compétitivité pour les transporteurs français, notamment vis-à-vis de pavillons frontaliers : Belgique, Italie, Espagne (10 c€/km pour ce dernier pays).

N. B. : On entend par poids lourd, un tracteur semi-remorque 40 tonnes Euro VI comptant 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

1

Péages et vignettes poids lourds sur les réseaux routiers européens

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

Pour mémoire, la tarification routière est une prérogative nationale et chaque État membre est libre de décider de l'introduire ou non sur son territoire. Les règles communautaires en vigueur au niveau européen concernent les péages au kilomètre et les droits d'usage fondés sur la durée, aussi appelés vignettes. Elles sont définies dans la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999, dite « [Eurovignette](#) » et la [directive 2022/362/CE](#) du 24 février 2022.

Sur les 25 pays étudiés, 8 font le choix de la vignette, 16 optent pour une taxe ou redevance au kilomètre et 1 seul pour la gratuité. En termes de longueur de réseaux routiers payants, près de 53 800 km sont concernés par les vignettes dans les pays étudiés hors Royaume-Uni, et plus de 122 600 km sont soumis aux redevances et aux taxes au kilomètre, soit plus du double des vignettes.

Fait notable, l'Espagne et le Portugal ont récemment rendu plusieurs tronçons autoroutiers gratuits. En Espagne, ce sont quelque 600 kilomètres d'autoroutes qui ont été rendus gratuits. Cette gratuité devrait prochainement prendre fin. Au Portugal, depuis le 1^{er} janvier 2025, [7 tronçons autoroutiers](#), notamment les axes transfrontaliers

hispano-portugais, sont dorénavant gratuits. Une des raisons est de renforcer la sécurité routière sur les routes portugaises, les autoroutes étant moins accidentogènes que les autres types de voies. Jusqu'à présent, ces tronçons autoroutiers étaient évités pour limiter les coûts associés.

Les vignettes

Concernant les vignettes, les montants varient de 700 €/an en Lettonie à 1 325 €/an en Lituanie. En ce qui concerne l'Eurovignette, qui permet une circulation sur les réseaux autoroutiers luxembourgeois, néerlandais et suédois, deux faits importants sont à relever :

- le départ du Danemark du système Eurovignette qui applique dorénavant une redevance au kilomètre, calculée en fonction des émissions de CO₂ des véhicules,
- et le nouveau barème de la tarification Eurovignette prenant en compte les émissions de CO₂ des véhicules.

Rapporté au linéaire de route payante, le coût des vignettes varie de 0 002,00 €/km au Royaume-Uni à 0,78 €/km en Lituanie. Des écarts ainsi très importants sont relevés entre les extrema. Ceci s'explique notamment par un périmètre différent d'application des vignettes selon les pays. Dans certains États, la vignette est limitée à l'utilisation des autoroutes, alors que dans d'autres, elle est obligatoire sur l'ensemble du réseau routier public, comme au Royaume-Uni ou en Estonie. Le ratio €/km payant est donc, de fait, fortement impacté par la longueur du réseau routier concerné.

Ces dernières années, plusieurs États ont remplacé

leur vignette par une taxe ou une redevance au kilomètre. C'est le cas du Danemark depuis le 1^{er} janvier 2025 et de la Belgique en 2016, tous deux membres, auparavant, du système Eurovignette. C'est également le choix fait par les [Pays-Bas](#) qui sortiront du système Eurovignette au 1^{er} juillet 2026.

Les péages

Concernant les redevances et les taxes au kilomètre parcouru, les tarifs débutent à 0,07 €/km pour les routes nationales et à 0,09 €/km pour les autoroutes en Pologne, pour atteindre 0,39 €/km en Hongrie ou encore 0,53 €/km en Autriche. La tendance centrale observée dans la plupart des États est un tarif autour de 0,20 €/km pour les autoroutes.

Les montants renseignés ci-après diffèrent selon le PTAC du véhicule, la norme Euro, le nombre d'essieux, la typologie du territoire (plaine ou montagne), le type de routes (autoroutes ou voies rapides) ou encore les émissions de CO₂ des véhicules. Les montants peuvent ainsi varier fortement suivant la situation rencontrée.

La densité de réseau taxé est extrêmement dispersée, de 0,3 % en Irlande à 34 % en Bulgarie. Le tableau retient comme indicateur le linéaire payant sur le linéaire total, tous réseaux confondus, ce qui fait entrer en jeu les caractéristiques historiques propres des routes dans les différents pays européens. En Bulgarie par exemple, ce territoire de taille moyenne a un réseau routier très restreint, environ 23 000 km, de sorte que les 7 700 km de routes à bon niveau de service rendues payantes paraissent relativement nombreuses. A contrario, la France, pays de surface cinq fois supérieure, dispose de plus d'un million de kilomètres de routes, dont une profusion de routes rurales à faible trafic. Les 12 000 km de routes payantes peuvent ainsi apparaître relativement peu nombreuses, de l'ordre de 1 %. Il convient toutefois de souligner qu'en valeur absolue, le réseau français est le second réseau routier européen taxé, derrière celui de l'Allemagne avec 52 000 km soumis à la Maut.

À noter également que les modes de gestion de ces réseaux routiers et autoroutiers varient selon les États. Certains les gèrent indirectement via des agences ou organismes publics, d'autres font le choix, comme la France, de passer par des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Ces sociétés

privées assurent ainsi la gestion, l'entretien, le développement et l'exploitation des autoroutes concédées. Elles investissent donc, supportent les risques d'exploitation et peuvent par conséquent engranger des bénéfices. Il semble que les pays d'Europe de l'Est font davantage le choix d'opérateurs publics alors que les États du sud et de l'ouest de l'Europe ont majoritairement recours aux concessions.

La gratuité

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

Des modulations CO₂

Ce comparatif fait également apparaître des modifications importantes dans le calcul des redevances et taxes au kilomètre ainsi que des vignettes dans de nombreux pays européens. En effet, plusieurs d'entre eux, à l'image de l'Allemagne, de l'Autriche, de la République tchèque, ou de la Suède et du Luxembourg dans le cadre du système Eurovignette, appliquent une tarification différenciée selon les émissions de CO₂ des véhicules. Ces dispositions visent à répondre aux objectifs de l'Union européenne concernant la réduction des émissions de CO₂.

Vignettes poids lourds en 2025

Cas d’un ensemble articulé 40 tonnes, 5 essieux, Euro VI avec suspensions pneumatiques

Sauf mention contraire, l’obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes

Pays	Vignettes poids lourds (en €/an)*	Réseau routier concerné (en km)	Réseau routier total dans le pays (en km) **	Réseau payant/ Réseau total	Ratio €/km	Informations complémentaires
Estonie	1 100	41 161	60 115	68,5 %	0,03	Vignette obligatoire sur le réseau routier public estonien pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.
Lettonie	700	1 624	58 645	2,8 %	0,43	Vignette obligatoire pour les véhicules de plus de 3 tonnes. Montant indiqué pour les véhicules de plus de 12 tonnes. Autoroutes A1 à A15 et routes régionales P5 et P80.
Lituanie	1 325	1 704	85 966	2,0 %	0,78	Vignette obligatoire pour l’utilisation des routes A1 à A18 pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes et les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes (montant valable pour les véhicules N3).
Luxembourg	1 274	164	3 079	5,3 %	7,77	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes.
Pays-Bas	1 274	2 756	132 677	2,1 %	0,46	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes. Une sortie des Pays-Bas du système Eurovignette est prévue le 1 ^{er} juillet 2026.
Roumanie	1 210	4 223	86 234	4,9 %	0,29	Vignette obligatoire pour l’utilisation du réseau routier national roumain à l’exception du réseau secondaire des comtés et des municipalités (catégorie F). Elle s’applique aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes et aux véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.
Royaume-Uni	721	423 382	423 382	100,0 %	0,002	Vignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes sur toutes les voies publiques britanniques y compris en Irlande du Nord.
Suède	1 274	2 132	222 446	1,0 %	0,60	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes.
Eurovignette	1 274	5 052	358 202	1,4 %	0,25	Eurovignette obligatoire pour les véhicules de plus de 12 tonnes. Nouvelle tarification prenant en compte les émissions de CO ₂ . Montant valable pour un véhicule roulant au diesel (classe 1).

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

Source: Études CNR Europe 

* Taux de change au 1^{er} janvier 2025
1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

** Données Eurostat: autoroutes, routes européennes, routes nationales, routes départementales et voies communales
(hormis Allemagne, Belgique, Portugal et Royaume-Uni: chiffres officiels nationaux).

Taxes et redevances poids lourds par kilomètre parcouru en 2025

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

Sauf mention contraire, l'obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes

Pays	Taxes et redevances poids lourds (en c€/km)*	Réseau routier payant (en km)	Réseau routier total dans le pays (en km) **	Réseau payant/ Réseau total	Type de gestion	Informations complémentaires
Allemagne	34,80	52 000	644 480	8,1 %	Opérateur de collecte unique et privé	Maut obligatoire pour tous les poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes, valable sur les autoroutes et toutes les routes fédérales. Tarif valable au 1 ^{er} juillet 2025.
Autriche	53,17	2 233	141 032	1,6 %	Opérateur unique Agence détenue par le gouvernement fédéral	Tarifs valables au 1 ^{er} janvier 2025. Montant valable pour un poids lourd Euro VI roulant au diesel (classe 1).
Belgique Wallonie Flandre Bruxelles autoroutes Zone urbaine bruxelloise***	19,10 20,40 16,80 26,70	6 778	154 000	4,4 %	Opérateur unique Organisme public	Tarifs valables au 1 ^{er} juillet 2025. Les véhicules zéro émission sont eux exemptés de la redevance pour l'année 2025 en Flandres, à Bruxelles-autoroute et dans la zone urbaine bruxelloise.
Bulgarie Autoroutes Routes de 1 ^{re} classe Routes de 2 ^e classe	19,10 20,40 16,80	7 706 803 2 884 4 019	22 857	33,7 %	Opérateur unique Organisme public	Tarifs valables au 1 ^{er} avril 2025. 0,39 BNG/km 0,35 BGN/km 0,32 BGN/km
Croatie (à confirmer)	20,00	1 155	28 945	4,0 %	Opérateur unique Entreprise détenue à 100 % par l'État	Moyenne des péages sur les autoroutes croates A1 à A11 (calcul interne au CNR).
Danemark En dehors des zones à faibles émissions Dans les zones à faibles émissions	14,75 22,13	10 900	75 000			Montants valables pour les poids lourds roulant au diesel excédant 32 tonnes. Classe 1 d'émission de CO ₂ . Surcharge de 0,55 DKK/km dans les zones à faibles émissions.
Espagne	18,00	1 435	165 625	0,9 %	Plusieurs concessions	Estimation réalisée sur le réseau autoroutier concédé Environ 600 km d'autoroutes ont été rendus gratuits entre 2018 et 2020.
France (2023)	25,60	11 671	1 116 571	1,0 %	Plusieurs concessions	Calcul CNR issu des recettes kilométriques des classes 3 et 4.

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

Source : Études CNR Europe 

* Taux de change au 1^{er} janvier 2025
1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

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

Taxes et redevances poids lourds par kilomètre parcouru en 2025 (suite)

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

Sauf mention contraire, l'obligation concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes

Pays	Taxes et redevances poids lourds (en c€/km)*	Réseau routier payant (en km)	Réseau routier total dans le pays (en km) **	Réseau payant/ Réseau total	Type de gestion	Informations complémentaires
Hongrie		6 500	215 632	3,0 %	Opérateur unique	Réseau concerné: autoroutes, voies rapides et routes principales.
Autoroutes/voies rapides	39,73				Entreprise détenue à 100 % par l'État	163,89 HUF/km
Routes principales	24,67					101,78 HUF/km
Irlande	13,60	336	98 898	0,3 %	Plusieurs concessions	Estimation réalisée sur le réseau autoroutier irlandais M1, M3, M4, M7/M8, N6 et M50 (calcul interne au CNR).
Italie		6 668	246 215	2,7 %	Plusieurs concessions	Tarifs valables sur le réseau géré par Autostrade per Italia, soient 3 020 km.
Routes de plaine	18,28					Tarif Autostrade per Italia
Routes de montagne	21,53					Tarif Autostrade per Italia
Pologne		4 484	427 629	1,0 %	Un grand réseau public et quelques concessions	Tarifs valables sur les autoroutes polonaises non concédées et les voies rapides nationales (réseaux A, S, GP, G), soient 3 677 km.
Autoroutes/voies rapides	9,33					0,40 PLN/km
Routes nationales	7,00					0,30 PLN/km
Portugal	16,00	2 318	16 554	14,0 %	Plusieurs concessions	Estimation réalisée sur le réseau autoroutier portugais. Tarifs: Catégorie 4.
République tchèque		2 409	133 293	1,8 %	Opérateur unique	Tarifs valables au 1 ^{er} janvier 2025, variables selon la classe d'émissions de CO ₂ du véhicule. Montant valable pour un poids lourd roulant au diesel (classe 1).
Autoroutes	23,34	1 307			Organisme public	5,8954 CZK/km
Routes de 1 ^{re} classe	12,64	1 102				3,1914 CZK/km
Slovaquie		4 290	46 022	9,3 %	Opérateur unique	
Autoroutes/voies rapides	19,00	660			Entreprise détenue à 100 % par l'État	
Routes nationales de 1 ^{re} classe	14,70	3 630				
Slovénie	27,44	625	39 195	1,6 %	Opérateur unique	Péages obligatoires pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Le montant dépend de la distance parcourue, du nombre d'essieux et de la norme EURO du véhicule. Classe retenue: R4.
					Entreprise détenue à 100 % par l'État	

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

Source: Études CNR Europe 

* Taux de change au 1^{er} janvier 2025
1 BGN = 0,5112918811962185 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR
1 DKK = 0,1341318642906611 EUR
1 GBP = 1,2075969668731803 EUR
1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

** Données Eurostat: autoroutes, routes européennes, routes nationales, routes départementales et voies communales (hormis Allemagne, Belgique, Portugal et Royaume-Uni: chiffres officiels nationaux).

Sans vignette, redevance ou
taxe kilométrique en 2025

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

Sauf mention contraire, l’obligation concerne les poids lourds
de plus de 3,5 tonnes

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

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

Source: Études CNR Europe



* Taux de change au 1^{er} janvier 2025

1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

** Données Eurostat: autoroutes, routes européennes, routes nationales, routes départementales et voies communales (hormis Allemagne, Belgique, Portugal et Royaume-Uni: chiffres officiels nationaux).

2

Taxes directes sur les poids lourds
en Europe (taxe à l’essieu)

Un inventaire des taxes directes appliquées sur les poids lourds en Europe, appelées communément en France taxe à l’essieu, est proposé sur l’ensemble des pays étudiés par le CNR dans le cadre de ses études Europe, soit vingt-quatre États européens. Les taxes directes renseignées ci-après sont valables pour les ensembles articulés Euro VI, 40 tonnes comptant 5 essieux (2+3 essieux) avec suspensions pneumatiques. Pour mémoire, les règles relatives aux taxes directes sur les véhicules sont définies dans la [directive 1999/62/CE](#) du 17 juin 1999 et le [texte consolidé](#) du 1^{er} juillet 2018. Ces textes prévoient un taux minimal européen de 515 €/an pour un ensemble articulé Euro VI, 40 tonnes comptant 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

Des disparités importantes sont relevées entre les pays étudiés. Les taxes directes sur les poids lourds passent ainsi du minimum légal européen appliqué en Belgique, en France, au Danemark, en Hongrie ou encore en Estonie, à près de 1 800 €/an au Royaume-Uni. Il apparaît que plusieurs pays d’Europe de l’Est appliquent des taxes élevées, c’est le cas de la Bulgarie, de la Pologne, de la République tchèque ou encore de la Slovaquie. Il peut s’agir, pour certains de ces pays, de leur principale source de financement des infrastructures routières. Pour mémoire, les redevances au kilomètre sur autoroutes sont relativement faibles dans certains de ces pays: 0,126 €/km en République tchèque sur les routes de première classe ou encore 0,093 €/km en Pologne.

La fixation des tarifs diffère aussi entre les pays. Ainsi, en Bulgarie, en Pologne ou encore en Italie, les taxes directes sur les poids lourds sont décidées au niveau local et peuvent varier selon les régions. Dans d’autres pays, comme la France, elles sont uniformes sur l’ensemble du territoire national. Particularité en Slovénie, il n’existe pas de taxe directe sur les poids lourds. En contrepartie, les poids lourds ont l’obligation de circuler sur les autoroutes lorsqu’elles sont disponibles sur le trajet et de payer par conséquent la redevance au kilomètre (voir pages 18-19). Quant au Portugal, la disposition qui permettait aux transporteurs portugais qui en faisaient la demande de réduire le montant de la taxe de 50 % au titre de « *veículo longo* » n’existe plus. Dans ces conditions, les entreprises portugaises de TRM paient la totalité de la taxe de circulation.

Taxes directes sur les poids lourds en 2025

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

Pays	Taxes directes poids lourds (en €/an)	Spécificités nationales
Allemagne	929	<i>Kraftfahrzeugsteuer</i>
Autriche	912	<i>Kraftfahrzeugsteuer</i> Taxe calculée mensuellement, 1,90 €/tonne de PTAC, payée au trimestre au niveau local.
Belgique	515	<i>Taxe de circulation sur les véhicules automobiles.</i>
Bulgarie*	1 884	Taxe fixée au niveau municipal dans une fourchette prévue par le ministère des Finances. Montant maximal : 3 684 BGN/an = 1 884 €/an.
Croatie	807	<i>Pravilnik o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila</i> Le mode de calcul repose sur un tableau de coefficients par type de véhicule, par nombre d'essieux, par PTAC et par carburant. Le coefficient, dépendant du type de véhicule, est multiplié par une assiette dont le montant est actuellement fixé à 215 kunas. Le coefficient pour un ensemble routier est de 28,16, soit une redevance annuelle de 6 054,40 kunas.
Danemark*	517	Montant : 3 854 DKK/an.
Espagne	711	Taxe à l'essieu <i>IVTM</i> : 321,16 € par an et par véhicule. Impôt local sur l'activité économique <i>IAE</i> : 373,05 € par an et par véhicule. Autorisation de transport <i>Visados</i> : 17,21 € par an et par véhicule.
Estonie	515	Taxe sur les véhicules lourds - <i>Raskeveokimaks</i> Taxe payée tous les trimestres. Montant : 128,80 € par trimestre.
France	516	<i>Taxe sur les affectations des véhicules lourds de transport de marchandises.</i>
Finlande	1 460	Taxe dépendant du PTAC, du nombre d'essieux et de la présence ou non d'une semi-remorque avec le véhicule moteur. Pour un poids lourd 5 essieux avec semi-remorque, le montant annuel est de 3,65 € pour 100 kilogrammes, soit 1 460 €/an pour un poids lourd de 40 tonnes.
Hongrie	550	<i>Gépjárműadó</i> Taxe à l'essieu payée à la fois sur le tracteur et la semi-remorque en fonction de l'âge, de la classe Euro, du PTAC et de la puissance du moteur du véhicule. 300 000 HUF pour un tracteur semi-remorque Euro V, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.
Italie	1 509	<i>Tassa automobilistica</i> Le montant varie suivant la région. Montant de la taxe valable dans la région de Lombardie: 1 498,67 € par an et par véhicule. En plus, redevance nationale obligatoire: 10,33 € par an et par véhicule.

Périmètre: Études Europe du CNR - 24 pays.

Source: Études CNR Europe



* Taux de change au 1^{er} janvier 2025

1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR 1 RON = 0,20047632105835836 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR 1 SEK = 0,08728195402777156 EUR

Pays	Taxes directes poids lourds (en €/an)	Spécificités nationales
Lettonie	591	<i>Transportlīdzekļa ikgadējā nodeva</i> Tracteur + semi-remorque: 378 € + 213 €.
Lituanie	654	<i>Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis</i> Taxe à l'essieu : 654 €/an et par véhicule. Le contrôle technique est conditionné au paiement effectif de la taxe.
Luxembourg	765	<i>Taxe sur les véhicules automoteurs</i>
Pays-Bas	1 040	<i>Motorrijtuigenbelasting vrachtauto</i> La taxe est payée trimestriellement, soit 260 € par trimestre.
Pologne*	1 900	<i>Podatek od środków transportowych</i> Le montant de la taxe varie suivant la région. Montant valable pour la région de Cracovie. Cette taxe est échelonnée en deux versements, le 15 février et le 15 septembre. Montant: 8 148 PNL/an dont 4 596 PLN/an pour le tracteur et 3 552 PLN/an pour la semi-remorque.
Portugal	811	<i>Imposto Unico de Circulação</i>
Tchéquie*	1 512	<i>Silniční daň</i> 38 200 CZK/an.
Roumanie*	440	<i>Taxa asupra mijloacelor de transport</i> La taxe est nationale, payée localement (dans la région d'immatriculation). Montant : 2 197 RON/an.
Royaume-Uni*	5 essieux : 1 785 6 essieux : 1 421	<i>Vehicle Excise Duty</i> Montant : 1 478 GBP/an (classe G) 2 + 3 essieux. <i>Vehicle Excise Duty</i> Montant : 1 177 GBP/an (classe E1) 3 + 3 essieux.
Slovaquie	1 738	<i>Cestná daň</i> Avant 2015, la taxe ne s'appliquait pas aux poids lourds slovaques ne circulant pas dans le pays. Cette particularité a été abrogée. Un système de bonus-malus en fonction de l'âge du véhicule s'applique. Âge moyen de 5 ans retenu pour le poids lourd.
Slovénie	0	Il n'existe pas de taxe à l'essieu en Slovénie, elle est remplacée par l'obligation pour les poids lourds d'utiliser les autoroutes lorsqu'elles sont disponibles sur le parcours et donc d'y payer la taxe routière (taxe sur la circulation).
Suède* (2022)	1 747	Taxe dépendant du PTAC, du carburant et du nombre d'essieux. Montant : 20 015 SEK/an. Taxe payée en 3 fois.

Périmètre: Études Europe du CNR - 24 pays.

Source: Études CNR Europe



* Taux de change au 1^{er} janvier 2025

1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR 1 RON = 0,20047632105835836 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR 1 SEK = 0,08728195402777156 EUR



Droits d'accises sur le gazole en Europe

Situation au 30 mars 2025

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

Il convient de rappeler que la disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue, après celle des coûts de personnel de conduite, une importante source de distorsions de concurrence dans le secteur du transport routier. La raison est simple, un poids lourd dédié à l'international est équipé de réservoirs de gazole qui lui permettent de faire au moins 4000 km avec un seul plein. Cette situation a été jugée incompatible avec le fonctionnement normal du marché commun et, dès 1992, dans un souci d'harmonisation, l'Europe a fixé des taux minimaux de taxation applicables aux carburants. Aujourd'hui, les règles relatives aux droits d'accises en Europe sont définies dans la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « [directive énergie](#) », structurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. La directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre. Depuis le 1^{er} janvier 2010, ce taux minimal est fixé à 33 €/hl. À ce jour, ce taux est toujours en vigueur.

Pour les pays membres n'ayant pas adopté la monnaie unique⁽¹⁾, ce taux est converti à la monnaie nationale au taux de change officiel du 1^{er} octobre de l'année N-1 pour l'année N.

Cette directive fixe donc le principe d'un taux minimum pour tous, mais prévoit néanmoins des exceptions. Au 30 mars 2025, neuf États européens ont mis en place une fiscalité différenciée pour le gazole à « usage commercial », sur le fondement de l'article 7.2 de la directive 2003/96/CE. Il s'agit de la Belgique, de la Croatie, de l'Espagne, de la France, de la Hongrie, de l'Italie, du Portugal, de la Roumanie et de la Slovénie.

Pour mémoire, le texte autorise les États membres à appliquer une différence entre le gazole à « usage privé » et le gazole à « usage commercial » dans le cas « du transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué au moyen d'un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes ». Cette différence de fiscalité peut être également établie « pour le transport régulier ou occasionnel de passagers par un véhicule automobile de catégorie M2⁽²⁾ ou M3⁽³⁾ ».

Restriction importante, dans l'article 7.2, la directive 2003/96/CE prévoit que ce taux « à usage commercial » ne peut pas être inférieur à celui qui était appliqué à la pompe au 1^{er} janvier 2003⁽⁴⁾ dans l'État concerné. Les différents mécanismes de remboursements partiels des droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » sont exposés dans la note [Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur le gazole en Europe](#) de mars 2025.

On observe une très forte amplitude des droits d'accises à « usage commercial » valables en transport routier de marchandises, de 27,05 €/hl en Pologne à 59,57 €/hl en Irlande. En 2025, plus aucun pays n'applique de mesures conjoncturelles sur le gazole, dispositions qui avaient été prises en 2022 pour faire face à la flambée des prix de l'énergie et qui avaient perduré jusqu'à la fin de l'année 2024. On remarque que huit pays de l'UE appliquent un taux au plancher communautaire (33 €/hl), voire inférieur par effet de conversion monétaire. La moyenne et la médiane se situent autour de 41 €/hl.

(1) Bulgarie, Croatie, Danemark, Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, et Suède.

(2) Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes.

(3) Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes.

(4) 39,19 €/hl pour la France.

Droits d'accises sur le gazole en Europe pour un poids lourd égal ou supérieur à 7,5 tonnes

Situation au 30 mars 2025

Pays	Droits d'accises sur le gazole à « usage non-commercial » (en €/hl)	Remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole TRM (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » TRM (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » TRM (en c€/km) ⁽¹⁾	Classement des pays sur le gazole commercial TRM
Irlande**	59,57		59,57	17,9	1
Danemark	56,59		56,59	17,0	2
Finlande**	54,70		54,70	16,4	3
Autriche*	53,59		53,59	16,1	4
Lituanie	51,96		51,96	15,6	5
Pays-Bas	51,63		51,63	15,5	6
Allemagne	47,04		47,04	14,1	7
Luxembourg	45,26		45,26	13,6	8
France**	60,94	15,75	45,19	13,6	9
Lettonie	44,05		44,05	13,2	10
Roumanie	46,58	4,00	42,58	12,8	11
Grèce	41,00		41,00	12,3	12
Belgique	60,02	19,24	40,78	12,2	13
Italie	61,74	21,418	40,32	12,1	14
Chypre	40,00		40,00	12,0	15
Estonie**	39,90		39,90	12,0	16
Tchéquie	39,36		39,36	11,8	17
Suède	37,63		37,63	11,3	18
Slovaquie	36,80		36,80	11,0	19
Hongrie	37,39	4,27	33,12	9,9	20
Bulgarie	33,03		33,03	9,9	21
Croatie	40,61	7,61	33,00	9,9	22
Espagne	37,90	28,00	33,00	9,9	22
Malte**	33,00		33,00	9,9	22
Slovénie**	42,54	32,64	33,00	9,9	22
Portugal**	50,40	17,40	33,00	9,9	22
Pologne**	27,05		27,05	8,1	27
Amplitude	34,69		32,52	9,8	
Moyenne	45,56		41,71	12,5	
Médiane	44,05		40,32	12,1	

Périmètre: UE27.

Source: Études CNR Europe 

* Dont une partie appelée « taxe CO₂ » d'un montant de 13,80 €/hl (non prise en compte dans le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 20 mars 2025).

** Montants actualisés ne reprenant pas le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 20 mars 2025.

(1) Une consommation de 30 l/100 km est retenue.

 Pays permettant un remboursement partiel

Taux de change au 1^{er} octobre 2024.

4

Coût de 30 000 km sur réseau payant en 2025 Études de cas

Il s'agit ici d'analyser l'impact de la tarification routière pour un poids lourd en Europe selon les pays visités. On a pu constater précédemment que les prélèvements, à savoir les péages et vignettes, taxe à l'essieu et droits d'accises sur le gazole, ne pesaient pas de la même façon sur le coût de revient des véhicules. Le CNR propose ici d'analyser trois cas de figure avec les postulats suivants: les poids lourds étudiés réalisent tous 30 000 kilomètres sur les périmètres sélectionnés avec une consommation moyenne de gazole de 30 litres aux 100 km. Le CNR fait le choix d'appliquer la même consommation de gazole à chaque poids lourd quelle que soit sa nationalité. Des estimations de consommation moyenne existent selon les pavillons étudiés par le CNR,

mais les échantillons d'entreprises enquêtées sont faibles et les écarts relevés sont peu significatifs. Ces consommations ne sont donc pas retenues dans les simulations présentées ci-après. L'objectif est d'évaluer le poids des différents prélèvements sur le coût d'usage des infrastructures d'un poids lourd. A contrario, le CNR reprend les kilométrages annuels déterminés dans ses études Europe. Ce paramètre est particulièrement important car il influe directement sur le poids des prélèvements forfaitaires de type vignette ou taxe à l'essieu.

Les simulations sont réalisées en valeurs 2025, en mars pour les droits d'accises sur le gazole à usage commercial; il est possible que des droits d'accises aient varié ensuite.

Simulation d’une circulation sur le réseau payant français

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

- La présence de péages dont le prix kilométrique se situe dans la moyenne européenne.
- Des droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » au-dessus de la moyenne de l’Union européenne.

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

- Un poids lourd français actif sur le territoire national.
- Un poids lourd espagnol qui réalise du transport international en France. Ce choix s’explique par la proximité géographique de l’Espagne avec la France et des droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » en Espagne au plancher européen (33 €/hl, début 2025).

- Un poids lourd bulgare qui réalise également du transport international en France. Le choix s’explique par une taxe à l’essieu parmi les plus élevées d’Europe et par la capacité des transporteurs bulgares à s’approvisionner en gazole dans les pays les moins chers du fait de leur forte activité internationale.

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

Concernant les péages, sur les 30 000 kilomètres réalisés sur le réseau payant français, le coût est identique pour les trois opérateurs de transport.

Les péages pèsent fortement sur le coût d’usage des infrastructures, entre 65 % et 71 %. L’écart est davantage perceptible sur les droits d’accises sur le gazole à « usage commercial ». Les transporteurs réalisant une part importante de leur activité à l’international peuvent adapter leurs stratégies et bénéficier du gazole le moins cher en Europe, c’est le cas des opérateurs bulgares et espagnols. A contrario, un poids lourd français, ayant une activité internationale très faible, paie très généralement les droits d’accises en France et supporte un montant élevé, 45,19 €/hl en France contre 33 €/hl en Espagne⁽⁵⁾.

In fine, on observe des écarts importants sur le coût d’usage des infrastructures françaises entre les différents opérateurs. Un poids lourd espagnol a ainsi un coût kilométrique « infrastructures » 9 % plus faible qu’un poids lourd français. Un poids lourd bulgare a, quant à lui, un coût kilométrique près de 7 % plus faible qu’un poids lourd français.

(5) Montants valables mars 2025.

Simulation du coût d’usage des infrastructures en 2025 pour 30 000 km sur le réseau payant en France

Caractéristiques de l’opérateur de transport		Taxe à l’essieu			Péages			Droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » mars 2025				Coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km			Écart relatif par rapport à un PL français
Nationalité de l’opérateur	Kilométrage annuel	Montant annuel	Montant pour 30 000 km	Part de la taxe à l’essieu dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Montant €/km	Montant pour 30 000 km	Part des péages dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Pays d’approvisionnement	Montant €/l	Montant pour 30 000 km	Part des droits d’accises dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Coût €/30 000 km	%	Coût €/km	
Poids lourd français	106 430	516 €	145 €	1,2 %	0,256	7 680 €	64,6 %	France	0,4519	4 067 €	34,2 %	11 893 €	100 %	0,40	–
Poids lourd espagnol	134 100	711 €	159 €	1,5 %		7 680 €	71,1 %	Espagne	0,330	2 970 €	27,5 %	10 809 €	100 %	0,36	–9,1 %
Poids lourd bulgare	129 500	1 884 €	436 €	3,9 %		7 680 €	69,3 %	Bulgarie ou Hongrie, Croatie, Slovaquie ou Espagne	0,330	2 970 €	26,8 %	11 086 €	100 %	0,37	–6,8 %

Simulation d’une circulation sur le réseau payant néerlandais

Le cas d’une circulation aux Pays-Bas est étudié pour les raisons suivantes :

- L’Eurovignette qui permet une circulation sur les réseaux autoroutiers suédois, luxembourgeois et néerlandais.
- Des droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » hauts, 51,63 €/hl (mars 2025) plaçant le pays en sixième position des pays appliquant des droits d’accises sur le gazole élevés.

Trois opérateurs de transport, de nationalités différentes, circulant aux Pays-Bas sont étudiés dans cette simulation :

- Un poids lourd néerlandais actif sur le territoire national.
- Un poids lourd belge qui réalise du transport international aux Pays-Bas. Ce choix s’explique par la proximité géographique de la Belgique

avec les Pays-Bas, par une taxe à l’essieu proche du minimum européen et des droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » moins élevés qu’aux Pays-Bas.

- Un poids lourd polonais qui réalise également du transport international aux Pays-Bas. Ce choix s’explique par une taxe à l’essieu élevée en Pologne et des droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » faibles, 27,05 €/hl (mars 2025).

La simulation aux Pays-Bas montre que l’Eurovignette pèse peu dans le coût d’usage des infrastructures, elle est comprise entre 6 % et 8 % selon les opérateurs de transport. Son coût forfaitaire est amorti par le kilométrage important réalisé par les poids lourds opérant à l’international.

La taxe à l’essieu pèse également peu dans le coût d’usage des infrastructures, même dans le cas où

elle est apparemment élevée comme en Pologne ou aux Pays-Bas. La part plus importante de la taxe à l’essieu dans le coût total, en comparaison avec la précédente simulation, s’explique principalement par la faible part qu’occupe l’Eurovignette dans le coût d’usage des infrastructures.

C’est donc sur les droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » que l’écart se creuse. Les opérateurs belges peuvent compter sur des droits d’accises sur le gazole plus faibles que leurs homologues néerlandais. Ils parviennent donc à se démarquer sur le coût d’usage des infrastructures, 0,12 €/km contre 0,17 €/km, soit plus de 29 % d’économie sur ce poste. Ce constat est accentué en prenant le cas d’un poids lourd polonais s’approvisionnant en Pologne avec des droits d’accises sur le gazole très faibles, 27,05 €/hl. L’écart est de fait encore plus important, un poids lourd polonais circulant aux Pays-Bas a un coût

d’usage des infrastructures près de 40 % moins élevé que son homologue néerlandais.

Simulation du coût d’usage des infrastructures en 2025 pour 30 000 km sur le réseau payant aux Pays-Bas

Caractéristiques de l’opérateur de transport		Taxe à l’essieu			Péages			Droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » mars 2025				Coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km			Écart relatif par rapport à un PL néerlandais
Nationalité de l’opérateur	Kilométrage annuel	Montant annuel	Montant pour 30 000 km	Part de la taxe à l’essieu dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Montant €/km	Montant pour 30 000 km	Part des péages dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Pays d’approvisionnement	Montant €/l	Montant pour 30 000 km	Part des droits d’accises dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Coût €/30 000 km	%	Coût €/km	
Poids lourd néerlandais	129 200	1 040 €	241 €	4,7 %	1 274 €	296 €	5,7 %	Pays-Bas	0,5163	4 647 €	89,6 %	5 184 €	100 %	0,17	–
Poids lourd belge	121 900	515 €	127 €	3,1 %		314 €	7,6 %	Belgique	0,4078	3 670 €	89,3 %	4 110 €	100 %	0,12	–29,2 %
Poids lourd polonais	145 000	1 900 €	422 €	13,5 %		264 €	8,4 %	Pologne	0,2705	2 435 €	78,0 %	3 120 €	100 %	0,10	–39,8 %

Source : Études CNR Europe 

Simulation d’une circulation sur le réseau payant autrichien

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

- Les péages les plus élevés au sein de l’Union européenne.
- Des droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » élevés (53,59 €/hl en mars 2025).

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

- Un poids lourd autrichien actif sur le territoire national.
- Un poids lourd hongrois qui réalise du transport international en Autriche. Ce choix s’explique par

la proximité géographique de la Hongrie avec l’Autriche, par une taxe à l’essieu proche du minimum européen et des droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » faibles, 33,12 €/hl (mars 2025).

Comme pour les précédentes simulations, la simulation en Autriche démontre que la taxe à l’essieu pèse très peu pour les deux opérateurs de transport observés, comprise entre 0,7 % et 1,3 % du coût d’usage des infrastructures.

Comme lors de la simulation en France, sur 30 000 kilomètres les péages sont les mêmes pour les deux opérateurs et pèsent fortement sur le coût d’usage des infrastructures, entre 72 % et 80 %. C’est donc sur les droits d’accises sur le gazole

à « usage commercial » que l’écart se creuse. Les transporteurs hongrois bénéficiant de droits d’accises très bas se démarquent de leurs homologues autrichiens sur le coût kilométrique d’usage des infrastructures. En effet, en raison de droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » élevés, 53,59 €/hl⁽⁶⁾, les opérateurs de transport autrichiens subissent la concurrence de pays, à l’image de la Hongrie, appliquant des droits d’accises plus bas.

(6) Montant mars 2025.

Simulation du coût d’usage des infrastructures en 2025 pour 30 000 km sur le réseau payant en Autriche

Caractéristiques de l’opérateur de transport		Taxe à l’essieu			Péages			Droits d’accises sur le gazole à « usage commercial » mars 2025				Coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km			Écart relatif par rapport à un PL autrichien
Nationalité de l’opérateur	Kilométrage annuel	Montant annuel	Montant pour 30 000 km	Part de la taxe à l’essieu dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Montant €/km	Montant pour 30 000 km	Part des péages dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Pays d’approvisionnement	Montant €/l	Montant pour 30 000 km	Part des droits d’accises dans le coût d’usage des infrastructures sur 30 000 km	Coût €/30 000 km	%	Coût €/km	
Poids lourd autrichien	121 000	912 €	226 €	1,3 %	0,53170	12 700 €	71,6 %	Autriche	0,5359	4 823 €	27,2 %	17 749 €	100 %	0,59	–
Poids lourd hongrois	144 500	550 €	114 €	0,7 %		12 700 €	80,4 %	Hongrie	0,3312	2 981 €	18,9 %	15 795 €	100 %	0,53	–11,0 %

Source : Études CNR Europe 

Synthèse des simulations

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

Les péages, quant à eux, sont les plus égalitaires puisqu'ils sont supportés de la même façon par tous les poids lourds circulant sur le territoire ayant mis en place une redevance kilométrique. Ils sont aussi ceux qui pèsent le plus fortement dans le coût d'usage des infrastructures. A contrario, les vignettes pèsent peu dans le coût total. En effet, leur coût est amorti par les nombreux kilomètres réalisés. Ainsi, sur les 30 000 kilomètres simulés aux Pays-Bas, le poids de l'Eurovignette est compris entre 6 % et 8 %, soit des pourcentages bien inférieurs à ceux constatés pour les péages autrichiens et français, compris ici entre de 65 % et 80 % du coût d'usage des infrastructures.

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

Enfin, ces quelques cas révèlent un coût kilométrique d'usage des infrastructures hétérogène, allant de 10 à 59 c€/km. Tout d'abord, il s'agit d'écarts concurrentiels considérables rapportés à un coût d'exploitation en transport routier de marchandises international qui avoisine les 1,20 €/km en UE. Mais surtout, il faut remarquer que ces écarts les plus importants s'observent entre territoires et non entre opérateurs. Le vrai enjeu concurrentiel concerne les coûts de production entre territoires.



Synthèse

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

Concernant les vignettes et les péages au kilomètre, sur les 25 pays européens étudiés par le CNR (UE 27 hors Malte, Chypre et Grèce, Royaume-Uni compris), 8 États font le choix de la vignette, 16 autres optent pour une taxe ou une redevance au kilomètre et un seul, la Finlande, pour la gratuité.

Pour les **vignettes**, les montants s'élèvent de 700€/an en Lettonie à 1325€/an en Lituanie. Rapporté au kilomètre de route payante, le montant des vignettes varie très fortement suivant le réseau concerné. Ainsi, le coût est de seulement 0,002€/km au Royaume-Uni, où la vignette s'applique sur l'intégralité du réseau routier public, et de 0,78€/km en Lituanie (pays hors réseau Eurovignette) où le réseau concerné est faible comparé au réseau routier total. De plus, il convient de souligner le faible poids que représente la vignette dans le coût d'usage des infrastructures. En effet, son coût est réparti sur un kilométrage élevé réalisé par les poids lourds ayant une forte activité.

Pour les **péages**, les montants relevés sur autoroutes varient fortement, passant de 0,093€/km en Pologne à 0,5317€/km en Autriche. La tendance centrale observée sur ces 16 pays se situe autour de 0,20€/km pour les autoroutes. Les péages sont par ailleurs les plus égalitaires, pour les transporteurs, parmi les différents prélèvements observés dans ce comparatif. Ils sont en effet supportés de la même façon par tous les poids lourds circulant sur un territoire soumis à une redevance kilométrique. Mais les péages créent des distorsions de concurrence sur les coûts de production entre États. Les péages sont aussi la composante qui pèse le plus fortement dans le coût d'usage des infrastructures. Évolution importante à noter dans ce comparatif, le calcul des redevances et taxes au kilomètre ainsi que des vignettes prend dorénavant en compte les

émissions de CO₂ des véhicules dans plusieurs pays européens. En effet, certains d'entre eux, à l'image de l'Allemagne, de l'Autriche, de la République tchèque ou de la Suède et du Luxembourg dans le cadre du système Eurovignette, appliquent une tarification différenciée selon les émissions de CO₂ des véhicules. Ces dispositions visent à répondre aux objectifs de l'Union européenne concernant la réduction des émissions de CO₂.

Concernant les **taxes directes sur les poids lourds**, également appelées «taxe à l'essieu» comme en France, les montants fluctuent également très fortement selon les États, passant de 0€/véh.an en Slovaquie à 1900€/véh.an en Pologne. Il n'existe en effet pas de taxe sur les poids lourds en Slovaquie, mais ces derniers ont l'obligation de circuler sur les autoroutes lorsqu'elles sont disponibles et donc de payer la redevance au kilomètre. Malgré des montants très hauts dans certains États, notamment dans les pays de l'est de l'Union européenne (Bulgarie, Pologne, République tchèque et Slovaquie), la taxe à l'essieu pèse peu dans le coût d'usage des infrastructures. En effet, son coût est fortement amorti par le kilométrage réalisé par ces pavillons.

Enfin, concernant les **droits d'accises**, il existe une très grande disparité des taux de taxation du gazole en Europe. L'enjeu est primordial quand on sait qu'un poids lourd dédié à l'international réalise 4000 kilomètres avec un plein. En effet, malgré la mise en place, dès 1992, d'un taux minimal de taxation applicable au gazole, on observe aujourd'hui encore des stratégies différentes de la part des États membres. Au 30 mars 2025, les droits d'accises sur le gazole à «usage commercial» TRM varient de 27,05€/hl en Pologne à 59,57€/hl en Irlande. L'amplitude ainsi relevée est de 32,52€/hl sur le gazole à «usage commercial» TRM. La moyenne comme la médiane sont à 41€/hl environ. Certains pays font le choix de taxer à des niveaux élevés le gazole, c'est le cas de la Finlande, de l'Irlande et du Danemark. Ce dernier a augmenté significativement ses droits d'accises, passant de 47,53€/hl en avril 2024 à 56,59€/hl en mars 2025. D'autres choisissent

d'appliquer des droits d'accises sur le gazole à «usage privé» au plancher ou proche du minimum européen, c'est le cas de la Pologne ou de la Bulgarie. Avec les remboursements partiels de droits d'accises applicables au gazole à «usage commercial», certains pays affichent des taux à hauteur de 33€/hl, c'est le cas de l'Espagne, du Portugal, de la Croatie ou encore de la Hongrie.

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

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

Au final, le coût kilométrique d'usage des infrastructures est très hétérogène selon la nationalité des poids lourds et selon les pays dans lesquels ils circulent. C'est l'objet des simulations de la partie 4 dont la valeur la plus élevée atteint 0,59€/km. Ceci conduit à des écarts concurrentiels

considérables rapportés à un coût d'exploitation en transport routier de marchandises international qui avoisine les 1,20€/km en UE. Mais surtout, il faut remarquer que ces écarts, les plus importants, s'observent d'abord entre territoires plutôt qu'entre opérateurs. Le vrai enjeu concurrentiel concerne donc les coûts de production entre États membres.



European comparison of road taxes and charges applied to heavy goods vehicles in 2025



**EUROPE
STUDIES**

November 2025



Contents

Introduction	43
Key points of the European panorama	44
The case of France	45
1 . HGV tolls and vignettes on European road networks	46
2 . Direct taxes on heavy goods vehicles in Europe (axle tax)	55
3 . Excise duties on diesel in Europe	
Situation at 30 March 2025	58
4 . Cost of 30,000 km of toll network in 2025	
Case studies	61
Summary	70
Bibliography	72



Introduction

This new edition provides a 2025 overview of taxes and charges levied specifically on heavy goods vehicles. Among the operating costs of heavy goods vehicles in Europe, the aim here is to gain a better understanding of the specific charges levied on road freight transport and their impact on intra-European competitiveness. This comparison covers the main systems in place in Europe, namely tolls and vignettes, direct taxes on heavy goods vehicles and excise duties on diesel fuel.

It should be remembered that tax policies are the responsibility of each Member State. However, minimum rates have been introduced at European level in order to limit distortions of competition between member countries. This is the case for direct taxes on heavy goods vehicles (axle tax) and excise duties on diesel fuel. Nevertheless, the cost of infrastructure use remains highly disparate, impacting competitiveness between countries and between carriers.

The CNR has compiled an inventory of the main systems in place in each country and applicable to road freight transport in Europe, with comparisons between countries.

Methodological note

In this comparison, the CNR has chosen to study the most emblematic heavy goods vehicle in international road freight transport: the 40-tonne, 5-axle Euro VI semi-trailer truck with air suspension. With regard to the systems in place and the vocabulary used at European level to designate them, there does not seem to be any harmonisation. The distinction between a tax and a fee is well known in France, but this is not necessarily the case elsewhere. The distinctions between taxes, tolls and fees are not always clear. The application or non-application of VAT (value added tax) could help to make the distinction, since in theory a tax cannot be subject to VAT. This is the case in Belgium. In Flanders and Brussels, the toll is treated as a tax, whereas in Wallonia it is a charge subject to VAT. However, this is not the key to this study. The terms taxes and charges per kilometre are used interchangeably in this comparison.

Key points of the European panorama

- In Europe, the cost of using infrastructure for a heavy goods vehicle dedicated to international transport ranges from at least 10 c€/km to 60 c€/km.
- Direct taxes (such as the French axle tax) carry little weight.
- Vignettes also carry little weight and are tending to disappear.
- Tolls are becoming the norm in Europe.
- Tolls cost the same to all users on a given network.
- But differences in motorway tariffs between countries, ranging from 9 c€/km to 53 c€/km, create distortions of competition on production costs between territories.
- Excise duty on commercial diesel fuel is a major burden.
- Excise duties on commercial diesel fuel vary by a factor of two in Europe.
- An HGV dedicated to international transport with a full tank can cross Europe (around 4,000 km).
- Flags which have access to the cheapest diesel fuel have a major competitive advantage.

Side note: A heavy goods vehicle is understood to be a 40-tonne, 5-axle Euro VI semi-trailer truck with air suspension.

The case of France

- The cost of using infrastructure for a French heavy goods vehicle traveling in France is 14 c€/km on the non-concessionary road network and 40 c€/km on the concessionary network.
- The axle tax is at the European minimum (516 €/year). It has little impact everywhere and is therefore not a factor in competitiveness.
- Motorway tolls (26 c€/km) are rather high compared to the rest of Europe. This does not promote the competitiveness of the French site.
- Excise duties on commercial diesel fuel (13.6 c€/km, after deduction of the partial refund) are above the European median (12.1 c€/km). This creates a competitive deficit for French carriers, particularly with respect to border regions: Belgium, Italy, and Spain (10 c€/km for the latter country).

1

HGV tolls and vignettes on European road networks

The tables below show the tolls and vignettes in force on European road networks in the EU27 excluding Malta, Cyprus and Greece, including the United Kingdom. The amounts given apply to Euro VI, 40-tonne, 5-axle semi-trailer trucks with air suspension. Unless otherwise stated, the obligation applies to heavy goods vehicles over 3.5 tonnes.

For the record, road pricing is a national prerogative and each Member State is free to decide whether or not to introduce it on its territory. The Community rules in force at European level concern kilometre-based tolls and time-based user charges, also known as vignettes. They are defined in Directive 1999/62/EC of 17 June 1999, known as the “[Eurovignette](#)” and [Directive 2022/362/EC](#) of 24 February 2022.

Of the 25 countries studied, 8 opted for a vignette, 16 for a tax or charge per kilometre and only 1 opted for no fees. In terms of the length of road networks subject to charges, almost 53,800 km are covered by vignettes in the countries studied excluding the United Kingdom, and more than 122,600 km are subject to charges and taxes per kilometre, i.e. more than twice as many as vignettes. Significantly, Spain and Portugal have recently made several stretches of motorway free of charge. In Spain, some 600 kilometres of motorway have been made free. This free service is due to end soon. Since 1 January 2025, [7 stretches of motorway](#) in Portugal, including the Spanish-Portuguese cross-border routes, have been free of charge. One of the reasons for this is to improve road safety on Portuguese roads, as motorways are less accident-prone than other types of road. Until now, these

motorway sections have been avoided in order to limit the associated costs.

Vignettes

Vignettes vary from 700 €/year in Latvia to 1,325 €/year in Lithuania. With regard to the Eurovignette, which allows motorists to travel on the motorway networks of Luxembourg, the Netherlands and Sweden, there are two important facts to note:

- Denmark’s departure from the Eurovignette system, which now applies a charge per kilometre calculated on the basis of vehicle CO₂ emissions,
- and the new Eurovignette pricing scale based on vehicle CO₂ emissions.

The cost of vignettes per kilometre of toll roads varies from 0.002 €/km in the UK to 0.78 €/km in Lithuania. There are very large differences between the extremes. The main reason for this is that the scope of the vignettes varies from country to country. In some countries, the vignette is limited to motorway use, while in others it is compulsory on the entire public road network, as in the United Kingdom and Estonia. The €/km ratio is therefore heavily influenced by the length of the road network concerned.

In recent years, several states have replaced their vignette with a tax or kilometre charge. This has been the case in Denmark since 1 January 2025 and in Belgium since 2016, both of which were previously members of the Eurovignette system. This is also the choice made by [the Netherlands](#), which will leave the Eurovignette system on 1 July 2026.

Tolls

Charges and taxes per kilometre travelled start at 0.070 €/km for national roads and 0.093 €/km for motorways in Poland, rising to 0.397 €/km in Hungary and 0.5317 €/km in Austria. The central trend observed in most states is a rate of around €0.20/km for motorways.

The amounts given below vary according to the GVWR of the vehicle, the Euro standard, the number of axles, the type of area (plain or mountain), the type of road (motorway or dual carriageway) and the CO₂ emissions of the vehicles. The amounts can vary greatly depending on the situation.

The density of the taxed network is extremely dispersed, ranging from 0.3% in Ireland to 34% in Bulgaria. The table uses as an indicator the number of kilometres of toll roads out of the total number of kilometres of all networks combined, which brings into play the specific historical characteristics of roads in the various European countries. In Bulgaria, for example, this medium-sized country has a very limited road network of around 23,000 km, so the 7,700 km of roads with a good level of service for which a charge is made appear to be relatively numerous. In contrast, France, a country with five times the surface area, has over a million kilometres of roads, including a profusion of rural roads with low traffic levels. The 12,000 km of toll roads may therefore appear to be relatively few in number, around 1%. However, it should be pointed out that in absolute terms, the French network is the second most heavily taxed road network in Europe, behind Germany with 52,000 km subject to the Maut system.

It should also be noted that the way in which these road and motorway networks are managed varies from state to state. Some manage them indirectly via public agencies or bodies, while others, like France, choose to use motorway concession companies (SCAs). These private companies manage, maintain, develop and operate the motorways under concession. As a result, they invest, bear the operating risks and can earn profits. It seems that the countries of Eastern Europe are opting more for public operators, while the countries of Southern and Western Europe are making greater use of concessions.

Free service

Finland is unique in that it has chosen not to tax its road network. All Finnish roads and motorways are free of charge, regardless of the type of vehicle.

CO₂ modulation

The comparison also reveals major changes in the calculation of kilometre-based charges and taxes, as well as vignettes, in many European countries. Indeed, several of them, such as Germany, Austria, the Czech Republic, Sweden and Luxembourg under the Eurovignette system, apply differentiated pricing according to vehicle CO₂ emissions. These provisions are designed to meet the European Union’s targets for reducing CO₂ emissions.

Vignettes for heavy goods vehicles in 2025

Case of a 40-tonne, 5-axe, Euro VI heavy goods vehicles with air suspensions

Unless otherwise stated, toll rates apply to semi-trailer trucks over 3.5 tonnes

Countries	Vignettes for heavy goods vehicles (€/year)*	Road network concerned by vignettes (km)	Total road network in the country (km)**	Vignette network/ Total network	Ratio €/km	Further information
Estonia	1,100	41,161	60,115	68.5%	0.03	Vignette is mandatory on the Estonian public road network for heavy goods vehicles over 3.5 tonnes.
Latvia	700	1,624	58,645	2.8%	0.43	Vignette is mandatory for vehicles over 3 tonnes. Amount indicated for vehicles over 12 tonnes. Motorways A1 to A15 and regional roads P5 and P80.
Lithuania	1,325	1,704	85,966	2.0%	0.78	Vignette is mandatory for the use of roads A1 to A18 for heavy goods vehicles over 3.5 tonnes and utility vehicles under 3.5 tonnes (amount valid for N3 vehicles).
Luxembourg	1,274	164	3,079	5.3%	7.77	Eurovignette is mandatory for vehicles over 12 tonnes..
Netherlands	1,274	2,756	132,677	2.1%	0.46	Eurovignette is mandatory for vehicles over 12 tonnes. An exit of the Netherlands from the Eurovignette system is planned for July 1, 2026.
Romania	1,210	4,223	86,234	4.9%	0.29	Vignette is mandatory for the use of the Romanian national road network with the exception of the secondary network of counties and municipalities (category F). It applies to heavy goods vehicles over 3.5 tonnes and utility vehicles under 3.5 tonnes.
United Kingdom	721	423,382	423,382	100.0%	0.002	Vignette is mandatory for vehicles over 12 tonnes on all British public roads including Northern Ireland.
Sweden	1,274	2,132	222,446	1.0%	0.60	Eurovignette is mandatory for vehicles over 12 tonnes.
Eurovignette	1,274	5,052	358,202	1.4%	0.25	Eurovignette is mandatory for vehicles over 12 tonnes. New pricing taking into account CO ₂ emissions. Amount valid for a vehicle running on diesel (class 1).

Perimeter : UE27 excluding Malta, Cyprus, Greece , the United Kingdom included.

Source : CNR European studies 

* Exchange rates on 1 January 2025
1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

** Eurostat data : motorways, European roads, national roads, county roads and local roads (except for Germany, Belgium, Portugal and the United Kingdom : national official data).

Heavy goods vehicles tolls in 2025

Case of a 40-tonne, 5-axle, Euro VI heavy goods vehicles with air suspensions

Unless otherwise stated, toll rates apply to semi-trailer trucks over 3.5 tonnes

Countries	HGV tolls (c€/km)*	Toll road network (km)	Total road network in the country (km)**	Toll network/ Total network	Managerial type	Further information
Germany	34.80	52,000	644,480	8.1 %	Single and private operator	Maut is mandatory for HGVs with GVWR equal or higher than 7.5 tonnes. Maut valids on all motorways and federal roads. Amount valids on 1 July 2025.
Austria	53.17	2,233	141,032	1.6 %	Single operator Agency owned by the federal government	Amonts valid on 1 January 2025. Amount valids for a Euro VI heavy goods vehicle running on diesel (class 1).
Belgium Wallonia Flanders Bruxelles motorway Brussels urban area***	19.10 20.40 16.80 26.70	6,778	154,000	4.4 %	Single operator Public organisation	Amounts valid on 1 July 2025. Zero-emission vehicles are exempt from the charge for the year 2025 in Flanders, Brussels-motorway and in the Brussels urban area.
Bulgaria Motorways First class roads Second class roads	19.10 20.40 16.80	7,706 803 2,884 4,019	22,857	33.7 %	Single operator Public organisation	Amounts valid on 1 April 2025. 0.39 BNG/km 0.35 BGN/km 0.32 BGN/km
Croatia (to be confirmed)	20.00	1,155	28,945	4.0 %	Single operator Company 100% owned by the State	Tolls average on A1 to A11 Croatian roads (CNR calculation).
Denmark Outside low-emission zones Inside low-emission zones	14.75 22.13	10,900	75,000			Amounts valid for heavy goods vehicles running on diesel engines exceeding 32 tonnes. CO ₂ emission class 1. Surcharge of 0.55 DKK/km in low-emission zones.
Spain	18.00	1,435	165,625	0.9 %	Several concessions	Estimation realised on the conceded motorway network. Around 600 km of motorways have been taken to free of charge from 2018 to 2020.
France (2023)	25.60	11,671	1,116,571	1.0 %	Several concessions	CNR calculation based on classes 3 and 4.

Perimeter : UE27 excluding Malta, Cyprus, Greece, including the United Kingdom.

Source : CNR European studies



* Exchange rates on 1 January 2025
1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

** Eurostat data : motorways, European roads, national roads, county roads and local roads (except for Germany, Belgium, Portugal and the United Kingdom : national official data)
*** Brussels urban area : all roads except motorways.



Heavy goods vehicles tolls in 2025 (follow up)

Case of a 40-tonne, 5-axle, Euro VI heavy goods vehicles with air suspensions

Unless otherwise stated, toll rates apply to semi-trailer trucks over 3.5 tonnes

Countries	HGV tolls (c€/km)*	Toll road network (km)	Total road network in the country (km)**	Toll network/ Total network	Managerial type	Further information
Hungary Motorways/high-speed roads Main roads	39.73 24.67	6,500	215,632	3.0 %	Single operator Company 100% owned by the State	Network concerned: motorways, expressways and main roads. 163.89 HUF/km 101.78 HUF/km
Ireland	13.60	336	98,898	0.3 %	Several concessions	Estimate carried out on the Irish motorway network M1, M3, M4, M7/M8, N6 and M50 (internal calculation by the CNR).
Italy Lowlands roads Mountain roads	18.28 21.53	6,668	246,215	2.7 %	Several concessions	Amounts valid on the network managed by Autostrade per Italia, meaning 3,020 km. Autostrade per Italia amount Autostrade per Italia amount
Poland Motorways/High-speed roads National roads	9.33 7.00	4,484	427,629	1.0 %	Large public network with few concessions	Amounts valid on the Polish publicly-managed motorways and public high-speed roads (A,S,GP,G networks), meaning 3,677 km. 0.40 PLN/km 0.30 PLN/km
Portugal	16.00	2,318	16,554	14.0 %	Several concessions	Estimation realised on the Portuguese motorway network. Amount : Category 4.
Czech Republic Motorways First class roads	23.40 12.64	1,307 1,102	133,293	1.8 %	Single operator Public organisation	Rates valid as of 1 January 2025, vary depending on the vehicle's CO ₂ emissions class. Amounts valid for a heavy goods vehicle running on diesel (class 1). 5.8954 CZK/km 3.1914 CZK/km
Slovakia Motorways/High-speed roads First class national roads	19.00 14.70	660 3,630	46,022	9.3 %	Single operator Company 100% owned by the State	
Slovenia	27.44	625	39,195	1.6 %	Single operator Company 100% owned by the State	Mandatory tolls for vehicles over 3.5 tonnes. The amount depends on the distance traveled, the number of axles, and the vehicle's EURO standard. Retained class: R4.

Perimeter : UE27 excluding Malta, Cyprus, Greece, including the United Kingdom.

Source : CNR European studies 

* Exchange rates on 1 January 2025
1 BGN = 0,5112918811962185 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR

1 DKK = 0,1341318642906611 EUR
1 GBP = 1,2075969668731803 EUR

1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

** Eurostat data : motorways, European roads, national roads, county roads and local roads (except for Germany, Belgium, Portugal and the United Kingdom : national official data).

Without vignette or toll in 2025

Case of a 40-tonne, 5-axle, Euro VI heavy goods vehicles with air suspensions

Unless otherwise stated, toll rates apply to semi-trailer trucks over 3.5 tonnes

Countries	Vignettes or tolls*	Total road network in the country**	Further information
Finland	Free of charge	113,308	Free Finnish road network. No tolls in Finland. There are 926 km of motorways.

Perimeter : UE27 excluding Malta, Cyprus, Greece, the United Kingdom included.

Source : CNR European studies



* Exchange rates on 1 January 2025

1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR

** Eurostat data : motorways, European roads, national roads, county roads and local roads (except for Germany, Belgium, Portugal and the United Kingdom : national official data).

2

Direct taxes on heavy goods vehicles in Europe (axle tax)

An inventory of direct taxes applied to heavy goods vehicles in Europe, commonly known in France as axle tax, is proposed for all the countries studied by the CNR as part of its Europe studies, i.e. twenty-four European countries. The direct taxes given below apply to Euro VI, 40-tonne semi-trailer trucks with 5 axles (2+3 axles) and air suspension. For the record, the rules on direct vehicle taxes are set out in [Directive 1999/62/EC](#) of 17 June 1999 and the [consolidated text](#) of 1 July 2018. These texts provide for a minimum European rate of 515 €/year for a 40-tonne, 5-axle Euro VI semi-trailer truck with air suspension.

There are significant disparities between the countries studied. As a result, direct taxes on heavy goods vehicles have risen from the European legal minimum applied in Belgium, France, Denmark, Hungary and Estonia to almost 1,800 €/year in the UK. A number of Eastern European countries apply high taxes, including Bulgaria, Poland, the Czech Republic and Slovakia. For some of these countries, it may be their main source of funding for road infrastructure. For the record, motorway charges per kilometre are relatively low in some of these countries: 0.126 €/km on first-class roads in the Czech Republic and 0.093 €/km in Poland.

Pricing also varies from country to country. In Bulgaria, Poland and Italy, for example, direct taxes on heavy goods vehicles are decided at local level and can vary from region to region. In other countries, such as France, they are uniform throughout the country.

Slovenia is unique in that there is no direct tax on heavy goods vehicles. In return, HGVs are obliged to use motorways whenever they are available on the route, and to pay the kilometre-based charge (see pages 52 and 53). As for Portugal, the provision that allowed Portuguese hauliers who so requested to reduce the amount of the “*veículo longo*” tax by 50% no longer exists. Under these conditions, Portuguese RFT companies pay the full amount of the road tax.

Direct taxes on heavy goods vehicles in 2025

Case of a 40-tonne, 5-axle, Euro VI heavy goods vehicle with air suspensions

Countries	Other direct taxes (€/year)	National specificities
Germany	929	<i>Kraftfahrzeugsteuer</i>
Austria	912	<i>Kraftfahrzeugsteuer</i> Tax calculated on a monthly basis, 1.90 €/tonne of GVW, paid per quarter locally.
Belgium	515	<i>Taxe de circulation sur les véhicules automobiles.</i>
Bulgaria*	1,884	Tax sets at the municipal level within a range provided by the Ministry of Finance. Maximum amount : 3 684 BGN/year = 1,884 €/year.
Croatia	807	<i>Pravilnik o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila</i> The calculation method is based of a table of coefficients by type of vehicle, by number of axles, by GVWR and by fuel. This coefficient, depending of the vehicle, is multiplied by a calculation basis which the amount is currently set at 215 kunas. The coefficient for a semi-trailer truck is 28.16 , i.e. an annual tax of 6,054.40 kunas.
Denmark*	517	Amount : 3 854 DKK/year.
Spain	711	Axle tax <i>IVTM</i> : 321.16 € per year per vehicle. Local tax on economic activity <i>IAE</i> : 373.05 € per year per vehicle. Transport authorisation <i>Visados</i> : 17.21 € per year per vehicle.
Estonia	515	Tax on heavy vehicles - <i>Raskeveokimaks</i> Tax paid per quarter. Amount : 128.80 € per quarter.
France	516	<i>Taxe sur les affectations des véhicules lourds de transport de marchandises.</i>
Finland	1,460	Taxe depending on GVWR, the number of axles and semi-trailer. For a 5-axle HGV with a semi-trailer, the annual amount is 3.65 € per 100 kilograms, meaning 1,460 €/year for a 40-tonne HGV.
Hungary	550	<i>Gépjárműadó</i> Axle tax paid on the road tractor and the semi-trailer depending on the age, the Euro standard, the GVWR and the vehicle engine power. 300,000 HUF for a Euro VI semi-trailer truck with 5 axles with air suspensions.
Italy	1,509	<i>Tassa automobilistica</i> Amounts depend on the region. Tax amount valid in Lombardia : 1,498.67 € per year per vehicle. Plus, mandatory national fee : 10.33 € per year per vehicle.

Perimeter : CNR European studies, 24 countries.

Source : CNR European studies



* Exchange rates on 1 January 2025

1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR 1 RON = 0,20047632105835836 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR 1 SEK = 0,08728195402777156 EUR

Counries	Other direct taxes (€/year)	National specificities
Latvia	591	<i>Transportlīdzekļa ikgadējā nodeva</i> Road tractor + semi-trailer : 378 + 213 €
Lithuania	654	<i>Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis</i> Axle tax: 654 €/year per vehicle. The technical control is conditional on the effective payment of the tax.
Luxembourg	765	<i>Taxe sur les véhicules automoteurs</i>
Netherlands	1,040	<i>Motorrijtuigenbelasting vrachtauto</i> The tax is paid per quarter, meaning 260 € per quarter.
Poland*	1,900	<i>Podatek od środków transportowych</i> The amount of the tax depends of the area. Amount valids in Cracovia area. This tax is due in two payments, on February 15th and on September 15th. Amount: 8,148 PNL/year meaning 4,596 PLN/year for the road tractor and 3,552 PLN/year for the semi-trailer.
Portugal	811	<i>Imposto Unico de Circulação</i>
Czech Republic*	1,512	<i>Silniční daň</i> 38,200 CZK/year.
Romania*	440	<i>Taxa asupra mijloacelor de transport</i> Tax amount is national but paid locally (in vehicle registration area). Amount : 2,197 RON/year.
United Kingdom*		<i>Vehicle Excise Duty</i> Amount : 1,478 GBP/year (G standard) 2+3 axles. <i>Vehicle Excise Duty</i> Amount : 1,177 GBP/year (E1 standard) 3+3 axles.
5 axles	1,785	
6 axles	1,421	
Slovakia	1,738	<i>Cestná daň</i> Before 2015, the tax did not applied to Slovak heavy goods vehicles which did not drive in the country. This specificity has been abolished. A bonus/penalty system depending of the vehicle age is applicable. Average age of 5 years for a heavy goods vehicle is presented here.
Slovenia	0	There is no axle tax in Slovenia, it has been replaced by the obligation for heavy goods vehicles to use motroways when they are available and to pay the road tax.
Sweden* (2022)	1,747	Tax depending of GVWR, fuel and the number of axles. Amount : 20,015 SEK/year. Tax paid in 3 instalments.

Perimeter : CNR European studies, 24 countries.

Source : CNR European studies



* Exchange rates on 1 January 2025

1 BGN = 0,5112918811962185 EUR 1 GBP = 1,2075969668731803 EUR 1 PLN = 0,2331969050728021 EUR 1 RON = 0,20047632105835836 EUR
1 CZK = 0,03959156207288632 EUR 1 DKK = 0,1341318642906611 EUR 1 HUF = 0,0024241325202640335 EUR 1 SEK = 0,08728195402777156 EUR

3

Excise duties on diesel in Europe

Situation at 30 March 2025

An inventory of excise duties applied to diesel fuel in all EU27 countries is presented, covering both diesel fuel for “private use” and diesel fuel for “commercial use” in heavy goods vehicles.

It should be remembered that the disparity in diesel tax rates in Europe is, after that of driving personnel costs, a major source of distortion of competition in the road transport sector. The reason is simple: an HGV dedicated to international operations is equipped with diesel tanks that allow it to cover at least 4,000 km on a single tank. This situation was deemed incompatible with the normal operation of the common market and, in 1992, in the interests of harmonisation, Europe set minimum tax rates for motor fuels. Today, the rules governing excise duties in Europe are set out in Directive 2003/96/EC of 27 October 2003, known as the “Energy Directive”, which structures the Community framework for the taxation of energy products and electricity. The directive sets a minimum rate of tax on diesel below which Member States may not go. Since 1 January 2010, this minimum rate is set at 33 €/hl. To date, this rate is still in force. For member countries that have not adopted the single currency, this rate is converted to the national

currency⁽¹⁾ at the official exchange rate on 1 October of year N-1 for year N.

This directive therefore establishes the principle of a minimum rate for all, but also provides for exceptions. By 30 March 2025, nine European countries had introduced differentiated taxation for diesel fuel used for “commercial purposes”, based on Article 7.2 of Directive 2003/96/EC. They are Belgium, Croatia, France, Hungary, Italy, Portugal, Romania, Slovenia and Spain. As a reminder, the text authorises Member States to apply a difference between diesel fuel for “private use” and diesel fuel for “commercial use” in the case of “the carriage of goods by employed or contracted drivers by means of a motor vehicle or coupled combination of vehicles intended exclusively for the carriage of goods by road and having a maximum permissible laden weight of not less than 7.5 tonnes”. This tax differential can also be established “for the regular or occasional carriage of passengers by a motor vehicle in category M2⁽²⁾ or M3⁽³⁾”. As an important restriction, Article 7.2 of Directive 2003/96/EC stipulates that this rate “for commercial use” may not be lower than that applied at the pump on 1 January 2003⁽⁴⁾ in the Member State concerned.

The various mechanisms for partial refunds of excise duty on diesel for “commercial use” are set out in the note entitled [Excise duties and mechanisms for RFT partial refunds on diesel in Europe](#), March 2025.

There is a very wide range of excise duties for “commercial use” valid for road haulage, from 27.05 €/hl in Poland to 59.57 €/hl in Ireland. In 2025, no country will apply the temporary measures on diesel fuel that were introduced in 2022 in response to soaring energy prices, and which lasted until the end of 2024. Eight EU countries apply a rate at the Community minimum (33 €/hl), or even lower due to currency conversion. Both the average and the median are between 41 €/hl.

(1) Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Denmark, Hungary, Poland, Romania and Sweden.
(2) Vehicles designed and built for the carriage of passengers comprising more than eight seats in addition to the driver’s seat and having a maximum mass not exceeding 5 tonnes.
(3) Vehicles designed and built for the carriage of passengers comprising more than eight seats in addition to the driver’s seat and having a maximum mass of more than 5 tonnes.
(4) 39,19 €/hl for France.

Excise duties on diesel in Europe for a heavy goods vehicle equal or higher than 7.5 tonnes

Situation on 30 March 2025

Countries	Excise duties on diesel fuel “for non commercial use” (€/hl)	Partial refund of excise duties on diesel RFT (€/hl)	Excise duties on diesel fuel “for commercial use” RFT (€/hl)	Excise duties on diesel fuel “for commercial use” RFT (c€/km) ⁽¹⁾	Rank on commercial diesel RFT
Ireland**	59.57		59.57	17.9	1
Denmark	56.59		56.59	17.0	2
Finland**	54.70		54.70	16.4	3
Austria*	53.59		53.59	16.1	4
Lithuania	51.96		51.96	15.6	5
Netherlands	51.63		51.63	15.5	6
Germany	47.04		47.04	14.1	7
Luxembourg	45.26		45.26	13.6	8
France**	60.94	15.75	45.19	13.6	9
Latvia	44.05		44.05	13.2	10
Romania	46.58	4.00	42.58	12.8	11
Greece	41.00		41.00	12.3	12
Belgium	60.02	19.24	40.78	12.2	13
Italy	61.74	21.18	40.32	12.1	14
Cyprus	40.00		40.00	12.0	15
Estonia**	39.90		39.90	12.0	16
Czechia	39.36		39.36	11.8	17
Sweden	37.63		37.63	11.3	18
Slovakia	36.80		36.80	11.0	19
Hungary	37.39	4.27	33.12	9.9	20
Bulgaria	33.03		33.03	9.9	21
Croatia	40.61	7.61	33.00	9.9	22
Spain	37.90	4.90	33.00	9.9	22
Malta**	33.00		33.00	9.9	22
Slovenia**	42.54	9.54	33.00	9.9	22
Portugal**	50.40	17.40	33.00	9.9	22
Poland**	27.05		27.05	8.1	27
Range	38.33		43.18	9.8	
Average	38.83		37.01	12.5	
Median	44.05		40.32	12.1	

Perimeter : UE27.

Source : CNR European studies



* Including a part called “CO2 tax” amounting to €13.8/hl (not taken into account in the European Commission’s oil bulletin of March 20, 2025).

** Updated amounts not including the European Commission’s oil bulletin of March 20, 2025.

(1) A consumption of 30 l/km has been chosen..

Exchange rates on 1 October 2024.

Countries allowing partial refunds

4

Cost of 30,000 km of toll network in 2025 Case studies

The aim here is to analyse the impact of road pricing for heavy goods vehicles in Europe according to the countries visited. We have already seen that the levies, i.e. tolls and vignettes, axle tax and excise duty on diesel, do not have the same impact on the cost of vehicles. The CNR is proposing to analyse three cases here, based on the following assumptions: the HGVs studied all cover 30,000 kilometres in the selected areas, with an average diesel consumption of 30 litres per 100 km. The CNR has chosen to apply the same diesel consumption to all HGVs, whatever their nationality. Estimates of average consumption exist according to the countries studied by the CNR, but the samples of

companies surveyed are small and the differences found are not very significant. These consumptions are therefore not included in the simulations presented below. The aim is to assess the impact of the various charges on the cost of using a HGV’s infrastructure. In contrast, the CNR uses the annual mileage determined in its Europe studies. This parameter is particularly important because it has a direct influence on the weight of flat-rate charges such as vignettes or axle tax.

The simulations are based on 2025 values, in March for excise duty on diesel for commercial use; it is possible that excise duty may have changed since then.

Simulation of traffic on the French toll network

The case of traffic in France is studied for the following reasons:

- The presence of tolls whose price per kilometre is within the European average.
- Excise duty on diesel for “commercial use” above the EU average.

Three transport operators of different nationalities, covering 30,000 km in France, have been selected for this simulation:

- A French heavy goods vehicle operating in France.
- A Spanish heavy goods vehicle carrying out international transport in France. This choice is explained by Spain’s geographical proximity to France and the fact that excise duty on diesel for “commercial use” in Spain is at the European minimum (33 €/hl, beginning 2025).

- A Bulgarian HGV that also carries out international transport in France. This choice is explained by an axle tax that is among the highest in Europe, and by the ability of Bulgarian hauliers to source diesel from the cheapest countries due to their high level of international activity.

The simulation in France shows that axle tax has little impact on the three transport operators observed. The same applies to Bulgarian HGVs, which are subject to one of the highest axle taxes in Europe. Bulgarian HGVs clock up a relatively high annual mileage, so the weight of axle tax is diluted by their activity.

As far as tolls are concerned, on the 30,000 kilometres of the French toll network, the cost is identical for the three transport operators. Tolls account for between 65% and 71% of the cost of infrastructure use.

The difference is more noticeable for excise duty on diesel for “commercial use”. Hauliers who carry out a significant proportion of their business internationally can adapt their strategies and benefit from the cheapest diesel in Europe, as is the case for Bulgarian and Spanish operators. On the other hand, a French HGV with very little international activity very generally pays excise duty in France and incurs a high amount, 45.19 €/hl in France compared with 33 €/hl in Spain⁽⁵⁾.

Ultimately, there are major differences in the cost of using French infrastructure between the various operators. A Spanish HGV thus has an infrastructure cost per kilometre that is 9% lower than that of a French HGV. A Bulgarian HGV costs almost 7% less per kilometre than a French HGV.

(5) Amounts valid until March 2025.

Simulation of the cost of using road infrastructure in 2025 over 30,000 km on the French toll network

Transport operator characteristics		Axle tax			Tolls			Excise duties on diesel fuel "for commercial use" March 2025				Cost of using road infrastructure over 30,000 km			Relative gap compared to a French HGV
Nationality of the transport operator	Annual mileage	Annual amount	Amount for 30,000 km	Share of the axle tax in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Amount €/km	Amount for 30,000 km	Share of tolls in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Countries of supply	Amount €/l	Amount for 30,000 km	Share of the excise duties on diesel in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Cost €/30,000 km	%	Cost €/km	
French HGV	106,430	516 €	145 €	1.2%	0.256	7,680 €	64.6%	France	0.4519	4,067 €	34.2%	11,893 €	100%	0.40	–
Spanish HGV	134,100	711 €	159 €	1.5%		7,680 €	71.1%	Spain	0.330	2,970 €	27.5%	10,809 €	100%	0.36	–9.1%
Bulgarian HGV	129,500	1,884 €	436 €	3.9%		7,680 €	69.3%	Bulgaria or Hungary, Croatia, Slovenia, Spain	0.330	2,970 €	26.8%	11,086 €	100%	0.37	–6.8%

Source : CNR European studies 

Simulation of traffic on the Dutch Eurovignette network

The case of traffic in the Netherlands is studied for the following reasons:

- The Eurovignette, which allows motorists to use the Swedish, Luxembourg and Dutch motorway networks.
- High excise duty on diesel for “commercial use”, at 51.63 €/hl (March 2025), putting the country in sixth place among countries with high excise duty on diesel.

Three transport operators of different nationalities operating in the Netherlands are studied in this simulation:

- A Dutch HGV active on the national territory.
- A Belgian HGV carrying out international transport to the Netherlands. This choice is explained by Belgium’s geographical proximity to the Netherlands, an axle tax close to the European

minimum and lower excise duties on diesel for “commercial use” than in the Netherlands.

- A Polish HGV that also carries out international transport in the Netherlands. This choice is explained by Poland’s high axle tax and low excise duty on diesel for “commercial use”, at 27.05 €/hl (March 2025).

The simulation in the Netherlands shows that the Eurovignette has little impact on the cost of infrastructure use, accounting for between 6% and 8% depending on the transport operator. Its fixed cost is amortised by the high mileage achieved by HGVs operating internationally.

Axle tax also plays little part in the cost of infrastructure use, even where it is apparently high, as in Poland and the Netherlands. The higher share of axle tax in the total cost, compared with the

previous simulation, is mainly due to the low share of the Eurovignette in the cost of infrastructure use.

The gap is therefore widening on excise duty on diesel for “commercial use”. Belgian operators can count on lower excise duties on diesel than their Dutch counterparts. They therefore manage to stand out in terms of the cost of infrastructure use, at 0.12 €/km compared with 0.17 €/km, representing a saving of over 29% on this item. This observation is accentuated by the case of a Polish HGV sourcing fuel in Poland with very low excise duty on diesel, 27.05 €/hl. In fact, the difference is even greater, with a Polish HGV travelling in the Netherlands costing almost 40% less to use the infrastructure than its Dutch counterpart.

Simulation of the cost of using road infrastructure in 2025 over 30,000 km on the Dutch Eurovignette network

Transport operator characteristics		Axle tax			Tolls			Excise duties on diesel fuel "for commercial use" March 2025				Cost of using road infrastructure over 30,000 km			Relative gap compared to a Dutch HGV
Nationality of the transport operator	Annual mileage	Annual amount	Amount for 30,000 km	Share of the axle tax in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Amount €/km	Amount for 30,000 km	Share of tolls in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Countries of supply	Amount €/l	Amount for 30,000 km	Share of the excise duties on diesel in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Cost €/30,000 km	%	Cost €/km	
Dutch HGV	129,200	1,040 €	241 €	4.7%	1,274 €	296 €	5.7%	Netherlands	0.5163	4,647 €	89.6%	5,184 €	100%	0.17	–
Belgian HGV	121,900	515 €	127 €	3.1%		314 €	7.6%	Belgium	0.4078	3,670 €	89.3%	4,110 €	100%	0.12	–29.2%
Polish HGV	145,000	1,900 €	422 €	13.5%		264 €	8.4%	Poland	0.2705	2,435 €	78.0%	3,120 €	100%	0.10	–39.8%

Source : CNR European studies 

Simulation of traffic on the Austrian toll network

The case of traffic in Austria is studied for the following reasons:

- The highest tolls in the European Union.
- High excise duty on diesel for “commercial use” (53.59 €/hl in March 2025).

Two transport operators of different nationalities operating in Austria are selected for this simulation:

- An Austrian HGV operating on the national territory.
- A Hungarian HGV carrying out international transport in Austria. This choice is explained by Hungary’s geographical proximity to Austria, an axle tax close to the European minimum and low excise duties on diesel for “commercial use”, at 33.12 €/hl (March 2025).

As with the previous simulations, the simulation in Austria shows that axle tax weighs very little for the two transport operators observed, ranging from 0.7% to 1.3% of the cost of infrastructure use.

As in the simulation in France, tolls over 30,000 kilometres are the same for both operators and have a significant impact on the cost of infrastructure use, between 72% and 80%.

The gap is therefore widening on excise duty on diesel for “commercial use”. Hungarian hauliers, who benefit from very low excise duties, stand out from their Austrian counterparts in terms of the cost per kilometre of infrastructure use. Because of the high excise duty on diesel for “commercial use”

(53.59 €/hl)⁽⁶⁾, Austrian transport operators face competition from countries such as Hungary, which apply lower excise duty.

(6) Amount March 2025.

Simulation of the cost of using road infrastructure in 2025 over 30,000 km on the Austrian toll network

Transport operator characteristics		Axle tax			Tolls			Excise duties on diesel fuel "for commercial use" March 2025				Cost of using road infrastructure over 30,000 km			Relative gap compared to an Austrian HGV
Nationality of the transport operator	Annual mileage	Annual amount	Amount for 30,000 km	Share of the axle tax in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Amount €/km	Amount for 30,000 km	Share of tolls in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Countries of supply	Amount €/l	Amount for 30,000 km	Share of the excise duties on diesel in the cost of using road infrastructure over 30,000 km	Cost €/30,000 km	%	Cost €/km	
Austrian HGV	121,000	912 €	226 €	1.3%	0.53170	12,700 €	71.6%	Austria	0.5359	4,823 €	27.2%	17,749 €	100%	0.55	-
Hungarian HGV	144,500	550 €	114 €	0.7%		12,700 €	80.4%	Hungary	0.3312	2,981 €	18.9%	15,795 €	100%	0.51	-11.0%

Source : CNR European studies 

Summary of simulations

In the end, these three simulations confirm the observations made earlier. The levies observed do not have the same impact on the cost of infrastructure use. Axle tax carries little weight. Countries such as Bulgaria and Poland, which apply a high axle tax, see this cost greatly diluted by the number of kilometres travelled. These two countries, which are very active internationally and clock up a high annual mileage, incur a relatively low axle tax cost in proportion to the number of kilometres travelled.

Tolls, on the other hand, are the most egalitarian, since they are borne in the same way by all HGVs travelling on the territory that has introduced a kilometre-based charge. They also have the greatest impact on the cost of infrastructure use. On the other hand, vignettes account for little of the total cost. In fact, their cost is amortised by the number of kilometres they cover. For example, over the 30,000 kilometres simulated in the Netherlands, the Eurovignette accounted for between 6% and 8% of the cost of using the infrastructure, which is much lower than the percentages for tolls in Austria and France, where it accounted for between 65% and 80% of the cost of using the infrastructure.

Lastly, excise duties on diesel fuel enable hauliers to stand out from their European competitors. Indeed, countries that are very active internationally may adapt their operating practices and adopt strategies to obtain supplies in countries where diesel prices are low. For others, they take advantage of the low rates of excise duty applied in their countries, as is the case in Spain, Poland and Hungary. These differences in excise duty on diesel, observed in the three previous simulations, are particularly significant and allow certain flags to widen the gap and increase their competitiveness.

Finally, these few cases reveal a heterogeneous cost per kilometre of infrastructure use, ranging from 0.10 €/km to 0.59 €/km. First of all, these are considerable competitive differences compared with an international road haulage operating cost of around 1.20 €/km in the EU. But above all, it should be noted that the greatest differences are between territories and not between operators. The real competitive issue concerns production costs between territories.



Summary

The three levies studied - vignettes or kilometre tolls, axle tax and excise duty on diesel fuel - do not have the same impact on competitiveness between countries in international road haulage in Europe.

With regard to vignettes and tolls per kilometre, of the 25 European countries studied by the CNR (EU 27 excluding Malta, Cyprus and Greece, including the United Kingdom), 8 have opted for vignettes, 16 others for a tax or charge per kilometre and only one, Finland, for no fees.

Vignette charges range from 700 €/year in Latvia to 1,325 €/year in Lithuania. The cost of vignettes per kilometre of chargeable road varies greatly depending on the network concerned. For example, the cost is just 0.002 €/km in the UK, where the vignette applies to the entire public road network, and 0.78 €/km in Lithuania (a country outside the Eurovignette network), where the network concerned is small compared with the total road network. It is also worth pointing out that the vignette accounts for only a small proportion of the cost of infrastructure use. This is because the cost is spread over a high number of kilometres travelled by heavy goods vehicles with a high level of activity.

Tolls on motorways vary widely, from 0.093 €/km in Poland to 0.5317 €/km in Austria. The central trend observed in these 16 countries is around 0.20 €/km for motorways. Tolls are also the most egalitarian for hauliers among the various charges observed in this comparison. They are borne in the same way by all HGVs travelling in an area subject to a kilometre-based charge. But tolls distort competition on production costs between countries. Tolls are also the largest component of the cost of infrastructure use.

An important development in this comparison is that the calculation of charges and taxes per kilometre, as well as vignettes, now takes into account the CO₂ emissions of vehicles in several European countries. Some of them, such as Germany, Austria, the Czech Republic, Sweden and Luxembourg under the Eurovignette system, apply differentiated pricing

according to vehicle CO₂ emissions. These provisions are designed to meet the European Union's targets for reducing CO₂ emissions.

Direct taxes on HGVs, also known as "axle tax" as in France, also fluctuate widely between countries, from 0 €/veh.year in Slovenia to 1,900 €/veh.year in Poland. There is no tax on HGVs in Slovenia, but they are obliged to use the motorways when they are available, and therefore to pay the kilometre charge. Despite very high levels in some countries, particularly in the eastern part of the European Union (Bulgaria, Poland, the Czech Republic and Slovakia), axle tax has little impact on the cost of infrastructure use. In fact, its cost is largely amortised by the mileage achieved by these flags.

Finally, as far as excise duties are concerned, there is a huge disparity in diesel tax rates across Europe. The stakes are high when it is well-known that an HGV dedicated to international transport travels 4,000 kilometres on a single tank of fuel. Despite the introduction of a minimum rate of tax on diesel fuel in 1992, Member States are still adopting different strategies. At 30 March 2025, excise duty on gas oil for "commercial use" varies from 27.05 €/hl in Poland to 59.57 €/hl in Ireland. The range thus recorded is 32.52 €/hl for "commercial use" RFT diesel. Both the average and the median are around 41 €/hl. Some countries, such as Finland, Ireland and Denmark, have chosen to tax diesel at high levels. Denmark has significantly increased its excise duty from 47.53 €/hl in April 2024 to 56.59 €/hl in March 2025. Others, such as Poland and Bulgaria, have chosen to apply excise duty on diesel for "non commercial use" at or close to the European minimum. With partial refunds of excise duty applicable to diesel for "commercial use", some countries have rates of 33 €/hl, such as Spain, Portugal, Croatia and Hungary.

Excise duty on diesel fuel is therefore a lever enabling hauliers to stand out from their European competitors. Flags operating internationally are therefore adopting strategies to obtain supplies where fuel prices are lowest. It should be remembered that fuel is generally the second biggest cost item for

carriers, and even the biggest for certain flags from Eastern Europe, such as Poland. Excise duties have a significant impact on road haulage companies' fuel sourcing choices in Europe.

In short, all HGVs travelling in a given area, whatever their nationality, pay the same tolls and vignettes. Of the three charges studied, tolls have the greatest impact on the cost of infrastructure use. Axle tax, on the other hand, is specific to each country in which the vehicle is registered and is the least significant in terms of the cost of infrastructure use. Excise duty on diesel fuel is the most complex because there is no direct link between the place of taxation and the place where the vehicle is used or where it is registered. HGVs operating mainly internationally maximise their chances of driving all year round, throughout the European Union, on the lowest-tax diesel fuel in Europe.

In conclusion, the cost per kilometre of infrastructure use varies widely depending on the nationality of the HGVs and the countries in which they operate. This is the purpose of the simulations in part 4, the highest value of which is 0.59 €/km. This leads to considerable competitive differences compared with an operating cost for international road haulage of around 1.20 €/km in the EU. But above all, it should be noted that these differences, which are the greatest, are observed primarily between territories rather than between operators. The real competitive issue therefore concerns production costs between Member States.

Bibliographie

Bibliography

Vignettes

Estonie / Estonia

<https://teetasu.ee/rates>

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

Lettonie / Latvia

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

Lituanie / Lithuania

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

Luxembourg

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

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

Pays-Bas / Netherlands

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

Roumanie / Romania

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

Royaume-Uni / United Kingdom

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

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

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/860685/road-lengths-in-great-britain-2019.pdf

Suède / Sweden

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

Taxes et redevances au kilomètre / Tolls

Allemagne / Germany

https://www.toll-collect.de/fr/toll_collect/bezahlen/maut_tarife/maut_tarife.html

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

Autriche / Austria

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

https://www.asfinag.at/media/2465/00_mo_v48_tolling-regulations_en.pdf

Belgique / Belgium

<https://www.viapass.be/les-tarifs/>

Bulgarie / Bulgaria

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

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

Croatie / Croatia

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

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

Danemark / Denmark

<https://vejafgifter.dk/en/how-much-do-i-have-to-pay/>

Espagne / Spain

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

France

[Étude longue distance CNR 2024](#)

Hongrie / Hungary

<https://toll-charge.hu/en/e-toll/etoll-tolls/toll-rates>

Irlande / Ireland

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

Italie / Italy

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

Pologne / Poland

<https://etoll.gov.pl/system-e-toll/stawki-i-platnosci/>

Portugal

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

République tchèque / Czechia

https://myto.gov.cz/sites/default/files/2025-01/Toll%20rates%20valid%20as%20of%201%20January%202025_8.pdf

Slovaquie / Slovakia

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

Slovénie / Slovenia

https://www.dars.si/DarsGo/About_DarsGo

Finlande / Finland

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

<https://liikennetilanne.fintraffic.fi>

Taxes directes sur les poids lourds / Axle tax

Allemagne / Germany

https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/Kfz

Autriche / Austria

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

Belgique / Belgium

https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-05/baremes_taxe_de_circulation_camion

Bulgarie / Bulgaria

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

Croatie / Croatia

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2015_09_96_1850.html

Danemark / Denmark

<https://skm.dk/tal-og-metode/satser/satser-og-beloeb-sgraenser-i-lovgivningen/vaegtafgiftsloven>

Espagne / Spain

https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/transporte-terrestre/actividades-servicios/observatorios-costes-transporte-mercancias/2025/observatorio_costes_mercancias_2025-04_abril.pdf

Estonie / Estonia

<https://www.emta.ee/ari klient/maksud-ja-tasumine/muud-maksud-ja-nouded/raskeveokimaks#maksumaar>

France

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

Finlande / Finland

<https://eservices.traficom.fi/AutoilijanPalvelut/Ajoneuvoverolaskuri?langId=en>

Hongrie / Hungary

https://gepjarmu-adasveteli-szerzodes.hu/teljesitmenyado-kalkulator/#kalkulator_teljesitm

Italie / Italy

<https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/9a4c08fa-5854-4a99-88e9-0fcea262bb62/Tariffario+2025.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-9a4c08fa-5854-4a99-88e9-0fcea262bb62-phfz4JP>

Lettonie / Latvia

<https://likumi.lv/doc.php?id=223536>

Lituanie / Lithuania

<http://www.kauno-tac.lt/naudinga/mokestis-uz-registruotas-krovinines-transporto-priemo> <https://lakd.lrv.lt/en/road-charges-and-tolls/other-charges>

Luxembourg

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

Pays-Bas / Netherlands

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/motorrijtuigenbelasting/hoeveel_motorrijtuigenbelasting_betaal_ik/motorrijtuigenbelasting_vrachtauto/tabellen-voor-euro-3-en-hoger/euro-3-en-hoger-vrachtauto-met-koppelinrichting-bij-betaling-per-tijdvak-van-3-maanden

Pologne / Poland

<https://kpp.um.krakow.pl/web/portal-podatnika/podatek-od-środków-transportowych-2025>

Portugal

https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/codigos_tributarios/iuc/Pages/iuc11.aspx

République tchèque / Czechia

<https://www.banky.cz/clanky/silnicni-dan-krok-za-krokem-kalkulacka/>

Roumanie / Romania

Code fiscal roumain / Romanian Tax Code

Article 263, alinéa 5 / Article 263, paragraph 5

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

Royaume-Uni / United Kingdom

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67d1b98d0f8734b8791a1db2/v149x1-rates-of-vehicle-tax-april-2025.pdf>

Slovaquie / Slovakia

<https://www.ako-uctovat.sk/kalkulacka-cestnej-dane.php>

Slovénie / Slovenia

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

Suède / Sweden

<https://www.skatteverket.se/download/18.262c54c219391f2e963667e/1737732028126/Fordonsskattetabeller-250201.pdf>



Comité national routier – Paris

www.cnr.fr
cnr@cnr.fr