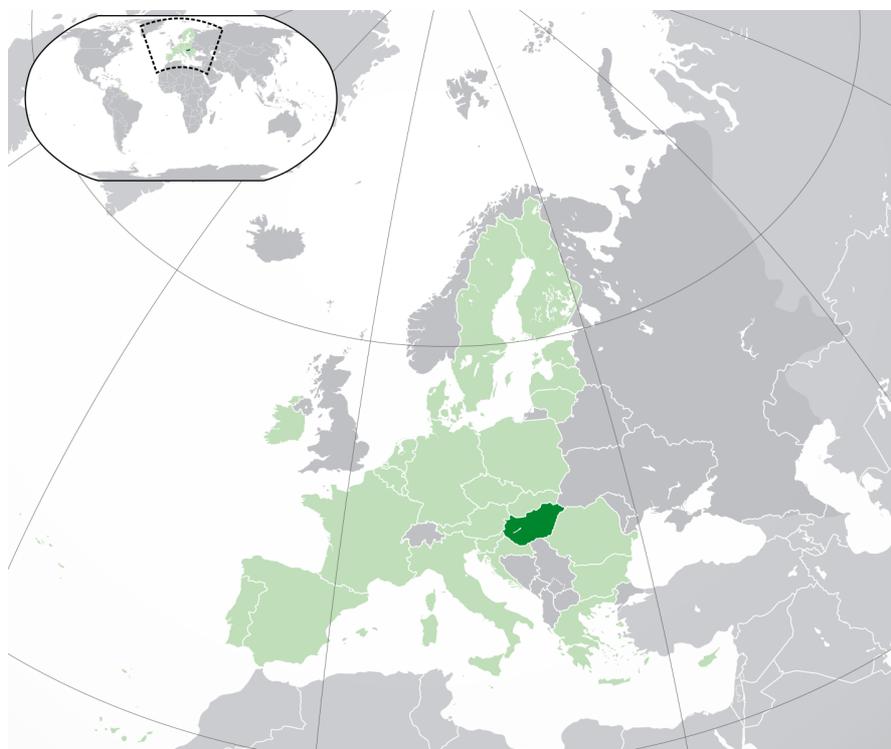


ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises hongrois en 2022



Comité national routier

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises hongrois

Étude 2022

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

AVERTISSEMENT

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM hongrois réalisée en 2019, cette étude menée en 2022 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Pendant la durée de réalisation de cette étude, le taux de conversion de monnaie hongroise, le Forint, a varié entre 384 et 411 forints pour 1€. Afin de simplifier les calculs et la rédaction, le taux de conversion retenu pour l'intégralité de l'étude sera le cours moyen du mois de juin 2022, soit 400 forints pour 1 euro.

RESUME

Confronté à la concurrence de ses voisins roumain et slovaque mais aussi en raison de sa politique intérieure, la Hongrie entame depuis 2019 une série de réformes pour simplifier sa fiscalité et soutenir ses entreprises.

Précurseur dans le domaine de la réglementation écologique dans l'Est de l'Europe avec l'introduction du bonus d'éco-conduite il y a plus de 15 ans, la Hongrie a peiné à moderniser ce dispositif qui est tombé en désuétude au cours du temps. En 2022, elle engage une refonte de la réglementation sociale. Depuis 2023, le bonus éco-conduite est supprimé et remplacé par une forte augmentation des indemnités de déplacement, avec un plancher fixé à 30 % du salaire fixe.

Sur la même période, le salaire minimum interprofessionnel monte en flèche avec une hausse de plus de 50 % sur les trois dernières années. L'impôt sur le revenu est révisé et simplifié au maximum, avec un taux fixe de 15 % qui s'applique au salaire brut. Le forfait social des entreprises qui regroupe les cotisations patronales baisse à 13 % pour atténuer l'augmentation du coût de la main d'œuvre.

Les tarifs des péages subissent également une refonte pour différencier les tarifs des véhicules les plus vertueux au niveau environnemental, en accord avec les exigences de l'Union européenne. La Hongrie devient aussi un des premiers pays de l'UE à introduire une composante externalités « air, bruit, CO₂ », qui vient s'ajouter au coût de l'infrastructure, faisant grimper significativement le montant total.

Côté coûts, le coût total du conducteur augmente de 25 % pour un kilométrage stable par rapport à 2019. Le coût kilométrique d'un conducteur ressort à 0,21 €, dans la moyenne de la zone. Les coûts d'exploitation enregistrent une hausse de 13 % en 3 ans, notamment en raison de l'augmentation du coût du conducteur et du carburant, il dépasse désormais 1 €/km.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON HONGROIS	11
1.1. LA HONGRIE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES HONGROIS	12
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	12
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	17
LE TRM HONGROIS - DONNEES CLES	19
1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN HONGRIE	22
FORMES D'ENTREPRISES	22
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	23
REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	27
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL HONGROIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	31
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	31
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	32
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	32
CARBURANT	33
ENTRETIEN & REPARATIONS	34
PEAGES	34
ASSURANCES	35
TAXE A L'ESSIEU	35
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	36
CONDITIONS D'EMPLOI	36
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	36
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	39
3. BIBLIOGRAPHIE	41

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON HONGROIS

1.1. LA HONGRIE EN BREF

Capitale	Budapest
Superficie	93 012 km ²
Population	9 599 744 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Hongrois
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Tamás Sulyok
Premier ministre	Viktor Orbán, depuis le 29 mai 2010
Ministre chargé des transports	János Lázár, depuis le 24 mai 2022
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	non-membre
Sièges au Parlement européen	21 sièges
Commissaire européen	Olivér Várhelyi, Commissaire au voisinage et à l'élargissement
Croissance PIB réel (%)	+ 0,5 % (Eurostat, 2024)
Inflation (%)	+ 4,8 % (Eurostat, décembre 2024)
Taux de chômage (% de la population active)	4,5 % (Eurostat, décembre 2024)
Balance commerciale	7,7 milliards d'euro (Eurostat, 2024)
Salaire minimum mensuel brut	266 800 HUF (667 €) en 2024
Émissions de gaz à effet de serre	4,27 tonnes/habitant (Eurostat, 2022)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES HONGROIS

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports

En raison de son emplacement au cœur de l'Europe centrale, la Hongrie joue un rôle important dans le développement des transports européens. En tant que pays de transit, la Hongrie se trouve sur la croisée des chemins entre le Nord et le Sud de l'Europe mais aussi entre les pays les plus développés de l'Ouest et les membres les plus récents de l'Union européenne à l'Est et dans les Balkans.

Après avoir connu une répartition modale équitable entre la route et le rail jusqu'au début des années 90, la Hongrie a mis l'accent sur le développement du transport routier pendant les deux décennies qui ont suivi. À compter de 2011, en accord avec les objectifs européens, le pays a dû mettre en place des plans de relance du ferroviaire mais aussi d'autres modes de transport plus écologiques comme la navigation intérieure. Des plans pour mieux répartir les transports entre différents modes ont rapidement reçu l'appui politique et l'aide financière de l'UE. Entre 2011 et 2022, la Hongrie a actualisé son programme de développement à long terme des autoroutes et des routes principales. La dernière version tient compte de l'expérience des plans antérieurs et se concentre également sur les nouveaux défis provoqués par les crises mondiales successives et des objectifs en termes d'écologie.

Depuis la fin de la construction des principaux axes routiers au début des années 2000, la pression en faveur des autoroutes a considérablement diminué. Entre 2000 et 2016, la longueur totale des autoroutes hongroises est passée de 569 km à 1 480 km. En 2022, la densité réelle du réseau, projetée à un million d'habitants, dépasse à la fois la moyenne de l'UE 28 et la moyenne des anciens états membres (UE-15). Néanmoins, le niveau de motorisation (environ 300 voitures pour mille habitants) reste parmi les taux les plus bas de l'UE, où la moyenne est de près de 500 voitures pour mille habitants. Au niveau de l'infrastructure routière, certaines connexions routières restent tout de même à compléter pour une meilleure intégration européenne et désengorger la région de Budapest.

Désormais, le pays prévoit de développer massivement le transport ferroviaire pour les voyageurs et d'y intégrer son réseau à ceux de ses voisins, notamment l'Autriche, pour créer un couloir de transport européen qui s'étend de plus en plus vers l'est. Ses engagements pour le développement du rail font partie des objectifs 2030 et 2050 afin de décarboner les transports tout en offrant une meilleure opérabilité, la baisse des temps de trajets et une sécurité accrue.

Au niveau urbain, la capitale de la Hongrie, Budapest, avec plus de 1,75 millions d'habitants et près de 2,6 millions d'habitants pour la zone urbaine élargie, a récemment élaboré le premier plan de développement des transports urbains en Hongrie en tenant compte des effets de la crise et de ses implications dans les habitudes des locaux.

L'élaboration de ce plan, appelé Plan Balázs Mór (BMT – du nom d'un célèbre ingénieur des transports hongrois du XIXe siècle) a identifié 56 objectifs et mesures opérationnels

conformément aux critères SMART (Spécifique, Mesurable, Atteignable, Réaliste, Timely Based). Il est important de noter qu'un des principaux objectifs est de faciliter les demandes de fonds de l'UE. Il a donc été préparé conformément aux exigences de l'UE et comprend donc un plan de communication publique et des options de réponse en ligne, ainsi qu'un examen stratégique d'impact environnemental.

En ce qui concerne la décarbonation des transports, la Hongrie mise sur le développement de l'énergie issue de l'hydrogène. Cette nouvelle stratégie est notamment présentée en Hongrie comme le moyen principal pour atteindre les objectifs environnementaux de l'UE à l'horizon 2030. Ainsi, le pays a annoncé un plan national pour l'hydrogène au mois de mai 2021. Ce document très engageant et abondamment argumenté est disponible sur le site du ministère des transports.¹

Infrastructures de transport et utilisation²

Répartition modale du transport de fret en % (sur la base des tonnes-kilomètres)

2021	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,4%	17,0%	5,6%
Hongrie	69,2%	26,4%	4,4%

Source : Eurostat

Avec près de 45 % de parts à la fin des années 1990, le rail occupait une place aussi importante que la route pour le transport des voyageurs et des marchandises. L'investissement massif dans la construction des autoroutes dès le début des années 2000, mais aussi l'équipement des particuliers et des entreprises en matériel roulant routier, a relégué le rail au second plan.

Désormais, la Hongrie possède un des réseaux routiers les plus complets de l'Union Européenne, reliant la plupart des villes de grande et moyenne taille. Certains tronçons aux frontières restent à compléter mais le pays ne prévoit plus de grands investissements routiers dans les années à venir. La maintenance régulière des routes permet de garder la qualité des infrastructures à un niveau élevé.

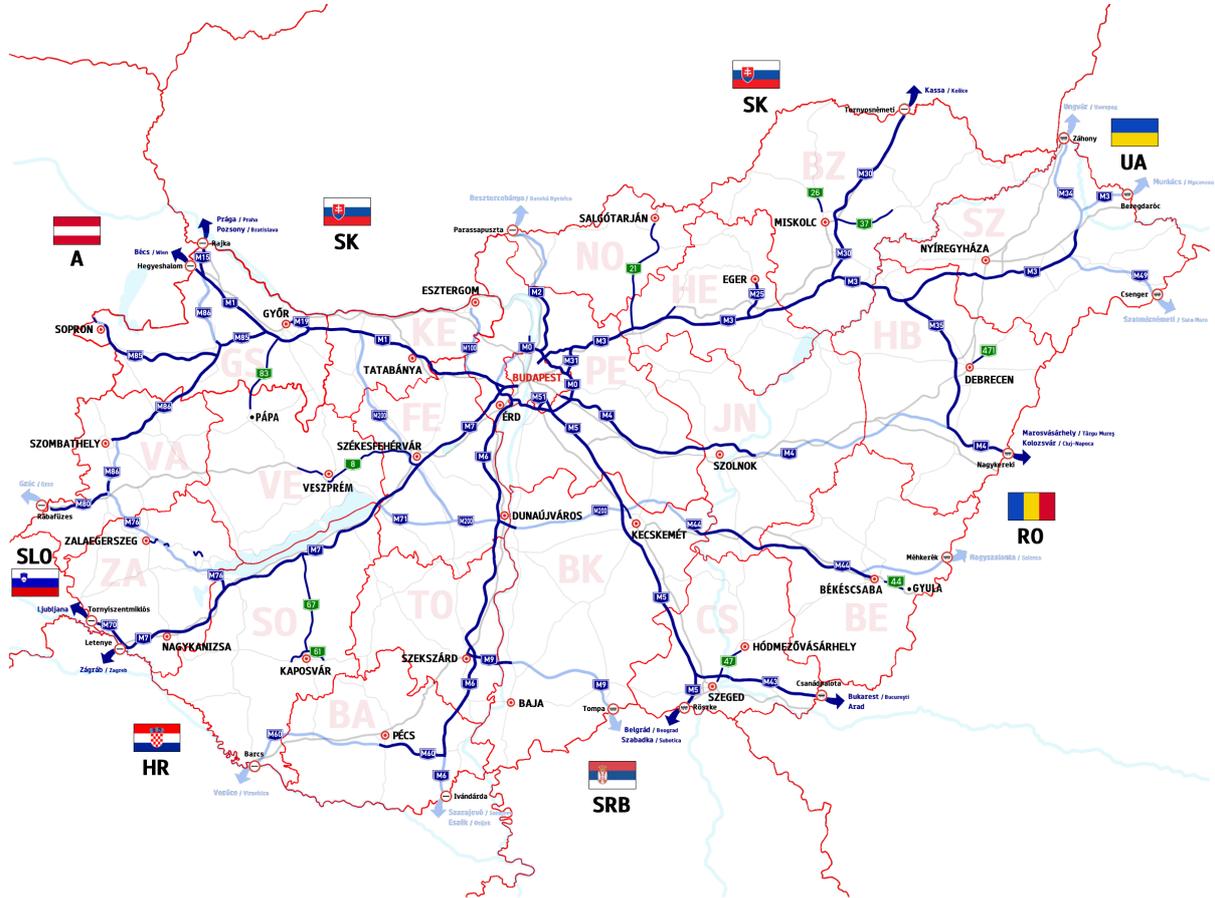
Le réseau autoroutier hongrois est construit en étoile avec, au centre, la route périphérique de Budapest, dont la partie nord nécessite un élargissement. La plupart des autoroutes sont

¹ <https://cdn.kormany.hu/uploads/document/a/a2/a2b/a2b2b7ed5179b17694659b8f050ba9648e75a0bf.pdf>

² Fiche « Hongrie » de la Direction générale du Trésor, Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique de la République française

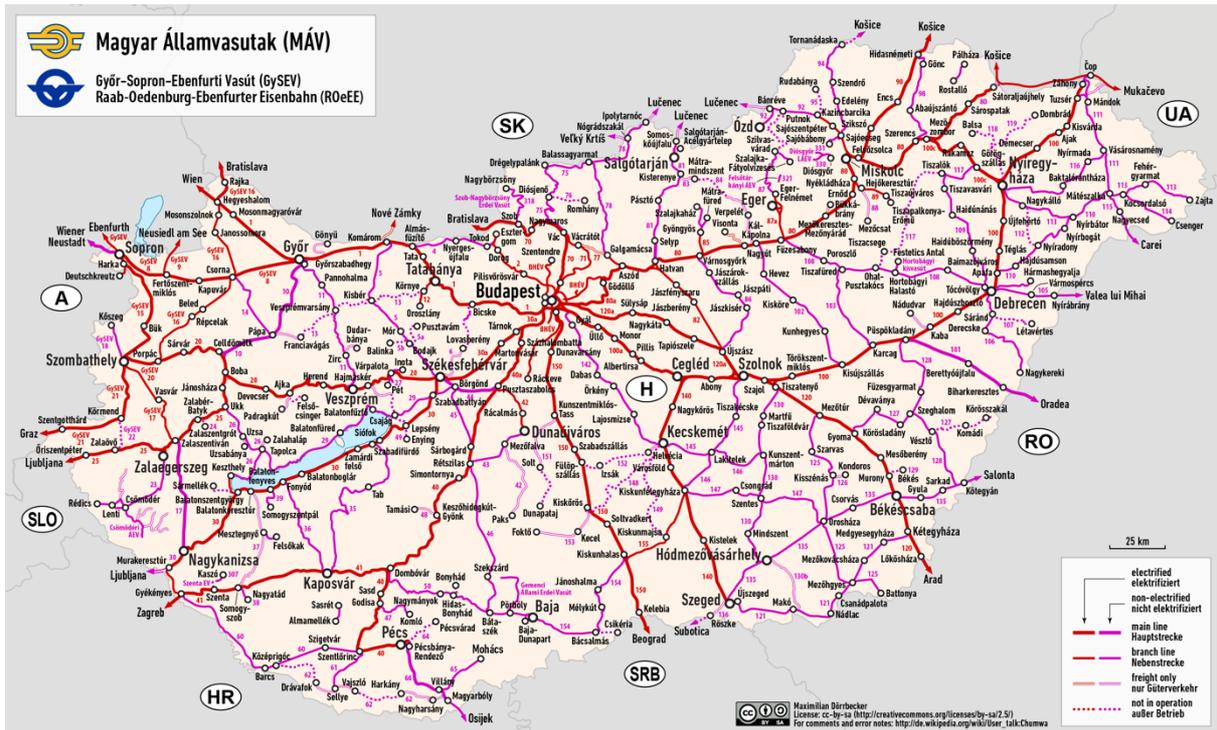
ensuite reliées entre elles par des routes nationales, parfois des voies express pour éviter d'engorger la région de Budapest pour les déplacements province-province.

Réseau d'autoroutes en Hongrie



Le réseau ferroviaire est également développé mais vieillissant. Il n'existe à ce jour aucune ligne à grande vitesse. De nombreux travaux d'amélioration des voies ferroviaires créent des retards dans les transports et affectent la fiabilité de ce mode de transport. La ligne principale qui relie Budapest à Vienne en Autriche est saturée.

Réseau ferroviaire hongrois



Réseau des voies navigables et principaux ports

Classification of Hungarian waterways



Le Danube est la principale voie navigable de la Hongrie, reliant le pays à la Slovaquie et l'Autriche voisines au nord-ouest, et la Serbie au sud. La capitale Budapest ainsi que la seconde

ville du pays Győr se trouvent sur ce fleuve. La rivière Sio qui se jette dans le Danube permet de rejoindre le lac Balaton et les villes de cette région de façon saisonnière. Le fleuve Tisza traverse le pays depuis la frontière ukrainienne au nord jusqu'à la frontière serbe au sud en passant par les régions agricoles d'Eger et de Szeged.

Le transport aérien hongrois est principalement développé à Budapest où se trouve l'aéroport international de Liszt Ferenc. L'ancienne compagnie aérienne nationale Malev ayant fait faillite en 2012, la plupart des liaisons aériennes sont assurées par des compagnies à bas coût, en particulier Wizzair dont le siège se trouve à Budapest.

Deux autres aéroports internationaux, de Debrecen à l'est et de Pecs-Pogany au sud, ne proposent que quelques vols par jour vers des hubs européens comme Londres ou Francfort. Pour la partie ouest de la Hongrie, l'aéroport de Vienne en Autriche, situé une centaine de kilomètres des grandes villes comme Győr ou Sopron, demeure l'aéroport principal pour le transport des voyageurs.

Infrastructures de transport en Hongrie

	2021
Longueur des routes nationales	30 662 km
dont autoroutes	1 860 km
Autres routes départementales et communales	183 989 km
Longueur du réseau ferroviaire	11 603 km
dont réseau électrifié	5 762 km
Canaux navigables	173 km
Rivières navigables	1 402 km

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Acteurs institutionnels

Institut des Sciences de Transport (KTI)

L'Institut des Sciences de Transport est un institut public fondé en 1938. C'est un centre de recherche important qui réalise ses travaux pour le compte du ministère national du développement³.

L'institut a pour objectif de réaliser des recherches pour servir les entreprises de transport, apporter un regard scientifique sur l'activité de transport, instruire les professionnels, protéger l'environnement et veiller sur la qualité de service. L'institut est également chargé d'effectuer l'examen technique des projets d'infrastructure, de participer à leur élaboration et de répondre à toute demande technique concernant les routes, les ouvrages d'art, les tunnels et autres infrastructures.

Dans le domaine de la sécurité routière, KTI collecte également les données nécessaires pour l'élaboration des statistiques. Il est membre actif des organisations internationales de recherche sur la circulation, de sécurité routière, de transports publics et de formation routière (FEHLR, FERSI, ECTRI, AIPCR, CARE, IRTAD, UITP, EUROTRA) et entretient des relations actives avec plusieurs instituts de recherche européens.

Autorité Nationale des Transports (NKH)

L'Autorité Nationale des Transports a été fondée en 2007 par le ministère chargé des transports. C'est le seul organisme pouvant réaliser des contrôles sur les routes concernant l'activité de transport. La NKH, comme l'autorité centrale de management des flux, régule, supervise et contrôle l'activité et les opérations des transporteurs. Ses missions sont :

- La protection des routes,
- La sécurité sur les routes,
- La neutralité de la concurrence,
- La protection de l'environnement,
- Le maintien en bon état de l'équipement et de l'infrastructure de transports selon les lois en vigueur.

La NKH réalise des contrôles sur le site et sur la route.⁴

³ Source : <http://www.kti.hu>

⁴ Source : <http://kozutiszallitas.ertekesitesmegoldasok.hu/judasgepek.html>

Organisations professionnelles de TRM

MKFE – Association hongroise des transporteurs routiers

L'objectif de cette association qui existe depuis 1965 est de rassembler les entreprises de transport hongroises dans une structure, afin de mieux représenter et défendre leurs intérêts. L'association offre également des services de conseil sur les conditions d'exploitation, les règles du marché du TRM dans l'Union européenne, notamment sur le détachement, la préservation de la compétitivité internationale ainsi que le respect des règles sociales et la protection des professionnels. Elle fournit à ses membres des informations mises à jour en continu sur les réseaux sociaux et sur son site internet.

La plupart des membres sont des transporteurs pour compte d'autrui. Il y en a près de 3 000 spécialisés à l'international, représentant un total de 35 000 à 40 000 véhicules. LA MKDE est membre de l'IRU et est la seule association en Hongrie ayant droit à la distribution des carnets TIR.

NiT Hungary – Fédération nationale des transporteurs privés

NiT Hungary est une organisation professionnelle, établie en 1989, pour la protection des intérêts du métier. Les 3 061 membres sont des transporteurs de marchandises et/ou de voyageurs. NiT a toujours été un membre actif d'UETR depuis 2004.

Syndicats de salariés

En Hongrie, les intérêts des conducteurs sont défendus par le Syndicat National des Conducteurs Internationaux et Professionnels (NeHGOSz).

Le syndicat mène des initiatives pour améliorer les conditions de vie et de travail des conducteurs : il veille à ce que la sécurité sur le lieu de travail soit établie et que les conducteurs bénéficient sans condition de leurs droits en tant que salariés.

LE TRM HONGROIS - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon hongrois en 2022

2022	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	204 708	37 444	100,0%	183	3 285
Transport national	166 560	13 926	37,2%	84	1 056
Transport international	38 148	23 518	62,8%	616	1 536
<i>dont transport international marchandises chargées en Hongrie</i>	12 218	8 015	21,4%	656	545
<i>dont transport international marchandises déchargées en Hongrie</i>	12 594	7 999	21,4%	635	514
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	9 412	6 517	17,4%	692	409
<i>dont cabotage</i>	3 924	987	2,6%	252	68

Source : Eurostat

Près de deux tiers du transport routier hongrois est réalisé à l'international. Bien que très élevé, ce taux demeure en-deçà des autres pays situés à l'est de l'Europe. Le cabotage du pavillon hongrois est faible, 2,6 % du total. Avec une distance moyenne de près de 650 km, le transport international hongrois est notamment actif en Europe centrale avec une étendue occidentale limitée au sud de l'Allemagne et aux ports du Benelux. Le volume du transport national est particulièrement important au vu de la taille du pays et de la faible distance moyenne de 84 km.

Evolution du TRM sous pavillon hongrois

Evolution du TRM sous pavillon hongrois en millions de tonnes-kilomètres

En millions de t-km	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
TOTAL	33 736	35 818	37 517	38 352	40 001	39 684	37 948	36 951	32 224	37 101	37 444	1,05%
Transport national	9 181	9 246	9 630	10 356	11 720	11 940	12 979	13 382	12 860	14 778	13 926	4,25%
Transport international	24 555	26 572	27 887	27 996	28 281	27 744	24 969	23 569	19 364	22 323	23 518	-0,43%

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

Contrairement à d'autres pavillons de l'Est européen, l'activité du pavillon hongrois stagne depuis une dizaine d'années. Sur la même période, le transport national progresse, +4 % par an, tandis que le transport international perd -0,4 % par an.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon hongrois - 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
Cabotage sous pavillon hongrois	690	879	1 000	953	1 146	1 227	1 069	905	894	878	987	3,64%
<i>en Allemagne</i>	303	420	502	503	616	611	527	386	409	414	450	4,03%
<i>en Autriche</i>	146	180	207	182	217	212	178	200	238	188	238	5,01%
<i>en Italie</i>	41	49	63	46	68	66	50	72	57	101	69	5,34%
Part du cabotage dans le transport hongrois en pourcentage (%)	2,0	2,5	2,7	2,5	2,9	3,1	2,8	2,4	2,8	2,4	2,6	-

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

Le cabotage du pavillon hongrois est faible. Son volume stagne. Le cabotage hongrois se résume à quelques opérations réalisées en Allemagne et en Autriche voisine.

Le cabotage en Hongrie

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM
Cabotage en Hongrie	50	47	61	56	65	61	79	118	74	85	80	4,81%
Taux de pénétration du cabotage*	0,54%	0,51%	0,63%	0,54%	0,55%	0,51%	0,60%	0,87%	0,57%	0,57%	0,57%	-
Part de marché du cabotage**	0,72%	0,67%	0,83%	0,70%	0,74%	0,65%	0,79%	1,10%	0,74%	0,75%	0,73%	-

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

**cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

Le cabotage d'autres pavillons européens en Hongrie est pratiquement inexistant. Il ne représente que 0,6 % du volume de transport national.

Entreprises de TRM

Il y aurait près de 15 000 entreprises de transport routier de marchandises en Hongrie, contre plus de 21 000 dix ans auparavant. Parmi ces entreprises, une très grande majorité sont de très petite taille, soit entre 1 et 4 véhicules.

Les responsables du secteur avancent des chiffres moins élevés que les statistiques officielles. Le nombre d'entreprises de TRM en Hongrie serait plutôt proche de 7 000 à 8000, contrairement à plus de 12 000 au début des années 2010. Ils expliquent ce phénomène de consolidation du marché par la disparition d'un grand nombre d'entreprises unipersonnelles au profit des entreprises plus importantes qui leur sous-traitaient une partie de leur transport auparavant. Certaines entreprises de taille moyenne s'unissent également pour faire face à la concurrence internationale et au leader national, une des plus grandes entreprises de transport en Europe de l'Est.

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Hongrie

	2020
Nombre d'entreprises	15 611
Nombre de personnes employées	80 506
Nombre de salariés	69 200
Chiffre d'affaires	5 807 500 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	4 048 100 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	1 471 200 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	10 200 k€
Dépenses de personnel	990 800 k€
dont salaires et assimilés	892 000 k€
dont charges sociales	98 800 k€
Taux de charges apparent	11,1%
Excédent brut d'exploitation	784 100 k€

* Entreprises de TRM selon la nomenclature européenne NACE Rev2 - Classe H4941

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Selon les statistiques européennes, les quelques 15 000 entreprises se partageraient les 90 000 tracteurs routiers. En réalité, il y aurait moins de 50 000 tracteurs routiers en Hongrie.

Statistiques sur les véhicules moteur en Hongrie							
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tracteurs routiers	Total	72 579	76 870	79 379	81 317	85 742	90 449
	Moins de 2 ans	17 799	18 659	18 129	16 626	15 601	18 127
	De 2 à 5 ans	15 741	18 489	16 520	16 026	17 798	17 318
	De 5 à 10 ans	17 955	17 010	17 052	19 565	22 286	22 660
	De 10 à 20 ans	17 332	20 346	22 590	23 343	23 370	24 384
	Plus de 20 ans	3 572	4 366	5 088	5 757	6 687	7 960
Véhicules de marchandises > 3,5 tonnes	Total	46 696	49 017	50 957	50 923	52 230	52 485
	Moins de 2 ans	2 309	3 946	4 421	3 513	2 834	2 350
	De 2 à 5 ans	2 867	3 148	3 494	4 233	4 647	4 817
	De 5 à 10 ans	6 296	7 028	6 494	6 584	7 391	7 217
	De 10 à 20 ans	21 775	22 031	22 571	21 535	21 176	20 971
	Plus de 20 ans	13 449	12 864	13 977	15 058	16 182	17 130
Véhicules de marchandises <= 3,5 tonnes	Total	423 252	444 588	468 274	483 463	499 641	508 806
	Moins de 2 ans	50 125	53 463	56 232	55 995	52 208	45 640
	De 2 à 5 ans	41 795	49 504	59 089	60 396	64 452	63 898
	De 5 à 10 ans	84 196	77 131	69 383	81 571	89 761	96 167
	De 10 à 20 ans	211 635	220 926	228 419	216 518	208 803	206 169
	Plus de 20 ans	35 501	43 564	55 151	68 983	84 417	96 932

nd : non disponible

Source : Eurostat

Statistiques sur les véhicules tractés en Hongrie							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Semi-remorques		non disponible					
Remorques	Total	420 928	433 691	448 367	462 061	474 422	490 022
	750 kg ou moins	247 117	251 383	267 031	263 457	270 265	277 982
	de 751 à 3 500 kg	46 029	49 271	52 976	56 743	60 357	64 562
	de 3 501 à 10 000 kg	57 931	58 186	58 744	58 990	59 250	59 474
	plus de 10 000 kg	69 851	74 851	79 616	82 871	84 550	88 004

nd : non disponible

Source : Eurostat

1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN HONGRIE

FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Hongrie et leurs caractéristiques principales
Sociétés de personnes
Entreprise individuelle - Autoentrepreneur (Egyéni vállalkozó)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : 1 personne</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité de l'entrepreneur est illimitée</p>
Société en commandite simple (Betéti Társaság - Bt.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum 2 associés, pas de maximum</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des partenaires commandités est illimitée, celle des autres associés est limitée</p>
Société en nom collectif (Közkereseti Társaság - Kkt.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum 2 associés, pas de maximum</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est solidaire et illimitée</p>
Sociétés de capitaux
Société à responsabilité limitée (Korlátolt Felelősségű Társaság - Kft.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : un ou plus</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 3 000 000 HUF minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
Société par actions ouverte (Részvénytársaság - Nyrt.) - SA pouvant être cotée en bourse
<p>Nombre de partenaires et d'associés : pas de limite sur le nombre d'associés</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 20 000 000 HUF minimum, dont 30 % libérés avec un minimum de 10 000 000 HUF</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
Société par actions fermée (Részvénytársaság - Zrt.) - Ne pas être cotée en bourse
<p>Nombre de partenaires et d'associés : pas de limite sur le nombre d'associés</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 5 000 000 HUF minimum, dont 30 % libérés</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>

Source : mondaq.com

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la Hongrie a baissé le taux d'imposition des sociétés à 9 % pour toute tranche de revenu. Ainsi, le pays a actuellement le taux d'imposition le plus bas de l'Union européenne sur les bénéfices des sociétés. Les dividendes ne sont pas taxés.

En 2020, la Hongrie a introduit une taxe locale sur les activités commerciales. Le taux de cette taxe dépend du chiffre d'affaires de l'entreprise et de la municipalité où se trouve son siège. En règle générale, pour les petites et moyennes entreprises, les taux gravitent autour de 2 %.

TVA

Avec 27 %, la Hongrie a le taux de TVA le plus haut de toute l'Union européenne depuis sa dernière augmentation en 2012. Un taux réduit de 18 % s'applique à certains produits alimentaires et culturels et un autre taux super-réduit de 5 % existe sur les produits alimentaires de base, les produits pharmaceutiques, les équipements médicaux, les livres, les journaux, l'hébergement social, la restauration et services de traiteur, la fourniture de services internet, l'hébergement hôtelier et la location saisonnière.

Le taux de 0 % s'applique au transport international.

Taxe à l'essieu (Teljesítményadó)

Initialement appelée « la taxe sur la performance des véhicules moteur » et en vigueur depuis 2013, cette taxe concerne depuis 2019 non seulement les véhicules moteurs mais aussi les remorques. Cette taxe est destinée au financement des municipalités du lieu d'immatriculation du véhicule, qui s'occupent aussi de la collecte de la taxe.

Selon la loi en vigueur, il est obligatoire de payer cette taxe sur tout véhicule immatriculé en Hongrie, y compris les remorques, mais aussi sur les véhicules immatriculés à l'étranger et utilisés exclusivement en Hongrie. Le paiement de la taxe se fait en une fois, soit le 15 avril de l'année suivant l'immatriculation du véhicule. Pour la première année, elle est calculée au prorata temporis.

Le montant de cette taxe est calculé en fonction de la classe Euro, du PTAC et de la puissance du moteur du véhicule (si applicable). Elle décroît avec l'âge du véhicule.

La méthode de calcul de la taxe est complexe et se base sur une tarification par tranches de 100 kg du poids net du véhicule.

Dans le cas des semi-remorques et remorques, la taxe est calculée au poids à vide du véhicule. Le montant est fixé à 1 380 HUF par 100 kg. Divers simulateurs aident les transporteurs à calculer leur taxe.

Ex : <https://gepjarmu-adasveteli-szerzodes.hu/teljesitmenyado-kalkulator/>

Le montant retenu pour un PL 40T Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques, le modèle et la puissance les plus rencontrés lors des entretiens en Hongrie, est de 190 000 HUF pour un tracteur routier neuf et de 110 000 HUF pour la semi-remorque, soit près de 300 000 HUF ou 750 euros.

Péages autoroutiers

Le système de péage électronique remplace les anciennes vignettes hongroises depuis le 1^{er} juillet 2013. Le péage kilométrique pour les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes concerne une grande partie des autoroutes et routes nationales (voir la carte page suivante). Les voitures particulières et d'autres catégories de véhicules de 3,5 tonnes et plus sont toujours soumises au paiement d'une vignette dont le prix varie selon la durée. La vignette hongroise est dématérialisée et peut être payée aux bornes dans les stations-service ou par téléphone sur une application dédiée.

Le péage kilométrique pour les PL est fonction de la distance parcourue, de la catégorie du véhicule selon le nombre d'essieux total ainsi que de sa classe Euro.

En 2022, lors de la réalisation des entretiens en entreprise, les taux de péages en vigueur étaient comme suit :

Péages en Hongrie - taux en vigueur à compter du 15 octobre 2022									
Autoroutes									
Classe d'émission	Euro 0-I			Euro II-IV			Euro V et plus		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix HUF/km	83,06	116,52	188,23	72,23	101,32	156,86	61,40	86,12	133,33
Prix €/km	0,208	0,291	0,471	0,181	0,253	0,392	0,154	0,215	0,333
Routes principales (routes nationales)									
Classe d'émission	Euro 0-I			Euro II-IV			Euro V et plus		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix HUF/km	35,32	61,18	117,40	30,71	53,20	97,83	26,10	45,22	83,16
Prix €/km	0,088	0,153	0,294	0,077	0,133	0,245	0,065	0,113	0,208

Source : National Toll Payment Services PLC. Hongrie

Début 2024, le système de calcul des péages a subi une refonte. Le nombre de classe d'émission est passé de 3 à 9 pour différencier les tarifs pour les véhicules de classe EURO 6, les véhicules à basse émission et ceux à zéro émission. En même temps, les coûts des externalités sont venues s'ajouter aux coûts de l'infrastructure, faisant grimper significativement le montant total.

Ainsi, compter du 1^{er} janvier 2024, le coût des péages pour un ensemble 40 tonnes, Euro 6 est de 218,71 HUF/km (0,55 €/km) sur les autoroutes hongroises et de 158,64 HUF/km (0,40 €/km) sur les routes principales.

Tableaux des péages en Hongrie à compter du 1^{er} janvier 2024

3,5 T < HEAVY-DUTY VEHICLE TOLL CATEGORY	► INFRASTRUCTURE CHARGE			+	► EXTERNAL-COST CHARGE				ENVIRONMENTAL CLASSIFICATION	
	MOTORWAY	OR	MAIN ROAD		AIR POLLUTION + NOISE POLLUTION			+		CO ₂ EMISSIONS
					SUBURBAN	PLUS	INTERURBAN			
J2 2 AXLES	61,09	OR	33,40	+	91,80	+	48,86	+	22,21	EURO 0
					62,18		31,59		EURO I	
					61,69		31,09		EURO II	
					47,38		23,69		EURO III	
					36,03		16,78		19,74	EURO IV
					21,71		8,88		EURO V	
					11,35		2,47		EURO VI	
					9,87		1,48		9,87	LOW-EMISSION
					0,00		0,00		ZERO-EMISSION	
J3 3 AXLES	97,66	OR	55,25	+	121,41	+	67,61	+	29,61	EURO 0
					77,98		41,46		25,66	EURO I
					61,69		32,57		EURO II	
					45,40		22,21		24,68	EURO III
					27,64		13,33		EURO IV	
					13,82		3,45		EURO V	
					11,35		1,48		12,34	LOW-EMISSION
					0,00		0,00		ZERO-EMISSION	
J4 4 AXLES	151,38	OR	94,62	+	137,20	+	77,98	+	38,99	EURO 0
					100,68		55,77		34,05	EURO I
					80,44		55,27		EURO II	
					58,24		43,92		EURO III	
					32,57		29,61		33,07	EURO IV
					15,30		16,78		EURO V	
					12,34		3,95		16,78	LOW-EMISSION
					0,00		1,48		0,00	ZERO-EMISSION
J5 5 OR MORE AXLES	158,50	OR	98,43	+	165,33	+	95,74	+	44,91	EURO 0
					123,38		69,59		39,98	EURO I
					122,89		68,60		EURO II	
					99,20		54,78		EURO III	
					70,08		37,01		39,48	EURO IV
					37,51		18,75		EURO V	
					16,78		3,95		19,74	LOW-EMISSION
					13,82		1,48		0,00	ZERO-EMISSION

Valid from 1 January 2024. All rates shown in the table are inclusive of VAT and given in HUF/km.

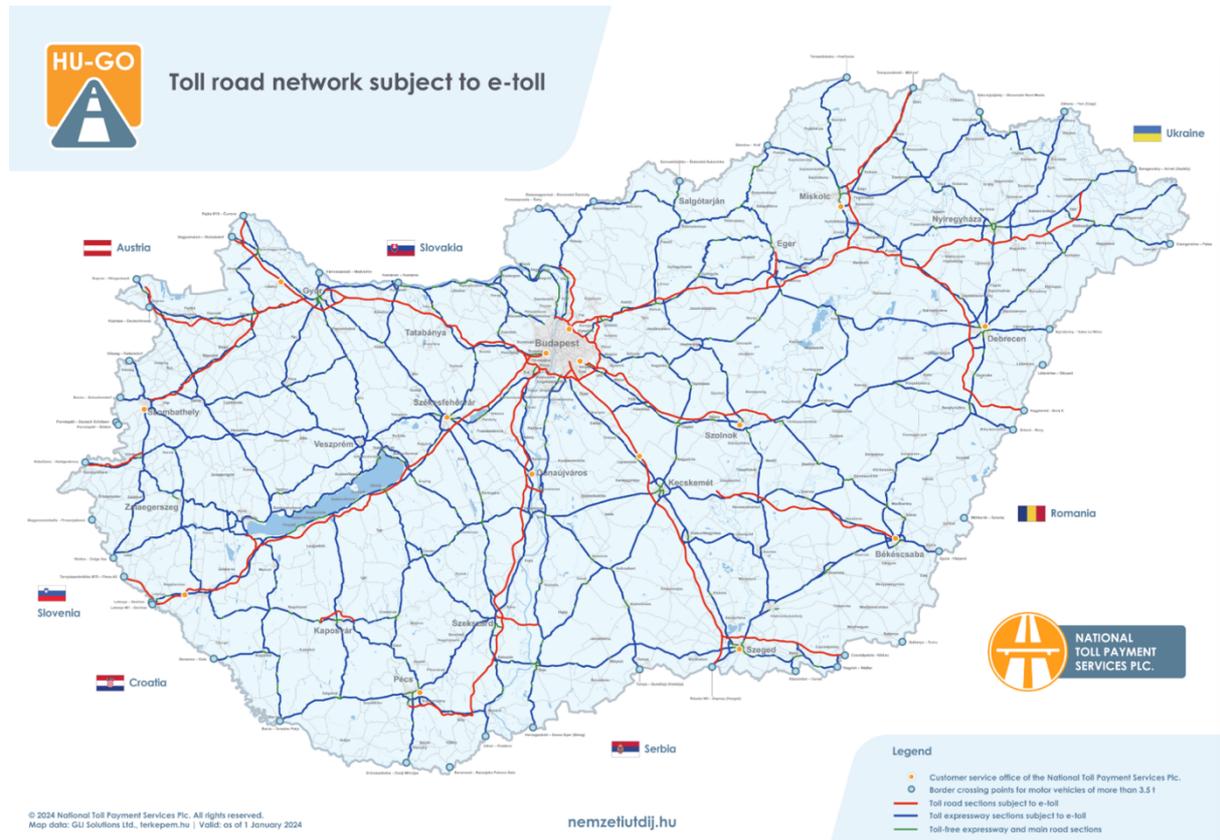
La carte suivante représente le réseau routier et autoroutier hongrois soumis au paiement du péage kilométrique.

Légende la carte :

Rouge : autoroutes à péage

Bleu : routes nationales à péage (routes principales)

Vert : routes nationales non soumis au péage



Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Hongrie a mis en place un système de droits d'accises, en appliquant le minimum de 330 €/1 000 litres. Ce montant est converti à la monnaie locale une fois par an par la Commission européenne au moment de la publication de la note annuelle. Sur l'année qui suit, le taux de change retenu pour veiller au respect du minimum communautaire n'évolue pas même si la monnaie locale perd de sa valeur sur la même période. Ceci peut parfois créer une situation où un État-membre semble ne pas respecter la réglementation en vigueur en raison de la dévaluation de sa monnaie.

Le système de calcul des droits d'accises a été modifié en 2019 pour mieux l'adapter à la volatilité des prix du carburant sur le marché international. Ainsi, la Hongrie applique désormais un double taux de taxation :

- Si le cours officiel international du pétrole est supérieur à 50 \$/baril, la Hongrie applique des droits d'accises de 110 350 HUF pour 1 000 litres de gasoil, auxquels s'ajoutent 3 883 HUF de frais de stockage stratégique.
- Si le cours officiel international du pétrole est inférieur ou égal à 50 \$/baril, la Hongrie applique des droits d'accises de 120 000 HUF pour 1 000 litres de gasoil, auxquels s'ajoutent 3 883 HUF de frais de stockage stratégique.

En 2022, le gouvernement a pris des mesures exceptionnelles pour limiter l'impact économique de la guerre en Ukraine. Ainsi, les droits d'accises sur le gasoil ont été limités à 23,91 €/hl. La situation est revenue à la normale courant 2023. Pour l'année 2024, le montant officiel des droits d'accises sur le gazole en Hongrie, retenu par la Commission européenne, est de 36,69 €/hl. Ce montant est soumis au remboursement partiel des droits d'accises, en vigueur en Hongrie depuis 2011.

Le montant du remboursement partiel est fixé par l'administration fiscale hongroise. Il s'élève à 1 000 HUF/hl, soit environ 2,57 €/hl en TRM.

Ainsi, le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève à 34,12 €/hl en TRM en 2024.

REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

En 2022, lors de la réalisation des entretiens, le salaire minimum en vigueur était de 200 000 HUF (500 €) brut par mois. Au 1^{er} janvier 2023, le salaire mensuel brut minimum hongrois a subi une forte augmentation, +16 % par rapport à 2022, pour s'établir à 232 000 HUF brut par mois, soit près de 580 €. Au 1^{er} janvier 2024, une nouvelle augmentation de +15 % a été décidée par le gouvernement.

De façon générale, la hausse des salaires des conducteurs routiers dans les pays à l'Est de l'Europe sur la période 2022-2024 a fortement augmenté le coût salarial des entreprises de TRM hongroises. Courant 2022, la plupart des entreprises et des conducteurs ont déclaré des salaires bruts fixes de l'ordre de 380 000 HUF à 400 000 HUF, soit près de 1 000 € par mois.

Evolution du salaire minimum en Hongrie

Année	Brut mensuel en HUF	Evolution (HUF)	Brut mensuel en € (taux de change au 1er janvier)	Evolution
2024	266 800 HUF	15%	706,89 €	20%
2023	232 000 HUF	16%	588,35 €	9%
2022	200 000 HUF	19%	542,09 €	17%
2021	167 400 HUF	4%	461,96 €	-5%
2020	161 000 HUF	8%	488,38 €	5%
2019	149 000 HUF	8%	465,92 €	4%
2018	138 000 HUF	8%	447,31 €	8%
2017	127 500 HUF	15%	412,65 €	17%
2016	111 000 HUF	6%	352,74 €	6%
2015	105 000 HUF	3%	331,75 €	-1%
2014	101 500 HUF	4%	335,56 €	1%
2013	98 000 HUF	5%	333,32 €	10%
2012	93 000 HUF	19%	302,61 €	7%
2011	78 000 HUF	6%	283,30 €	4%
2010	73 500 HUF	3%	272,80 €	7%
2009	71 500 HUF	4%	255,48 €	-5%
2008	69 000 HUF	5%	269,50 €	4%
2007	65 500 HUF	5%	258,00 €	3%
2006	62 500 HUF	10%	249,29 €	8%
2005	57 000 HUF	8%	231,33 €	15%
2004	53 000 HUF	6%	200,51 €	-4%
2003	50 000 HUF	0%	208,00 €	1%
2002	50 000 HUF	25%	205,05 €	36%
2001	40 000 HUF	57%	151,20 €	51%
2000	25 500 HUF		100,24 €	

Source : Ministère des Finances - Hongrie

Il faut rappeler que le salaire minimum hongrois s'applique aux catégories de métiers qui ne requièrent pas une qualification particulière. Il représente ainsi le salaire minimum à respecter pour les conducteurs sous contrats hongrois.

Un second niveau de salaire minimum hongrois, appelé « salaire minimum garanti », concerne les métiers qualifiés, requérant un diplôme universitaire du 2nd degré, une formation professionnelle donnant droit à un diplôme de qualification ou une responsabilité particulière du salarié. Le montant de ce second niveau de salaire minimum s'élevait à 296 400 HUF au 1er janvier 2023, soit plus de 750 €. Depuis le 1^{er} janvier 2024, il est de 326 000 HUF, soit 815 €.

Malgré la qualification professionnelle induite par leur formation, les conducteurs routiers n'entrent pas dans le domaine d'application de ce niveau de salaire minimum. En revanche, la plupart des entreprises de transport offrent des niveaux de salaire plus élevés et déclarent leurs conducteurs comme travailleurs qualifiés afin de les fidéliser.

Indemnités de déplacement (Külföldi napidíjak)

Jusqu'à fin 2023, le montant des indemnités de déplacement journalières pour les salariés soumis au droit hongrois était fixé à 40 € pour la plupart des pays de l'Union européenne à l'exception de la Bulgarie et la Roumanie (30 €).

Spécificité hongroise depuis 2016, la réglementation fiscale hongroise permettait aux transporteurs internationaux l'octroi de 60 € d'indemnité journalière lorsque le déplacement du conducteur est considéré comme un détachement incluant au moins une journée complète de 8 heures de travail dans le pays concerné.

L'indemnité de déplacement national était fixée à 3 000 HUF par jour, soit 8,50 €.

Montant des indemnités de déplacement journalières par pays visité - Hongrie jusqu'à fin 2023	
Pays	Montant
Allemagne	40 €
Autriche	40 €
Belgique	40 €
Bulgarie	30 €
Chypre	40 €
Croatie	40 €
Tchéquie	40 €
Danemark	40 €
Espagne	40 €
Estonie	40 €
Finlande	40 €
France	40 €
Grèce	40 €
Irlande	40 €
Italie	40 €
Lettonie	40 €
Lituanie	40 €
Luxembourg	40 €
Malte	40 €
Norvège	40 €
Pays-Bas	40 €
Pologne	40 €
Portugal	40 €
Roumanie	30 €
Slovaquie	40 €
Slovénie	40 €
Suède	40 €
Royaume-Uni	£30
Autre - Europe	30 €

Source : Centre de relations internationales

Les indemnités de déplacement ne sont soumises ni à l'impôt ni aux cotisations sociales. Les montants des indemnités sont indiqués dans le tableau ci-dessus. En pratique, les transporteurs routiers comptabilisaient 60 € par jour d'indemnités pour les journées entières

de travail à l'étranger. Pour les autres journées (notamment les journées où une partie de heures de conduite est réalisée en Hongrie), les taux précédents s'appliquaient.

Au mois de mars 2023, à l'instar de la Pologne, le système d'octroi des indemnités de déplacement et leur montant ont entièrement été modifiés. Le montant des indemnités de déplacement national a été porté à 9 000 HUF (22,50 €) par jour. Un plancher d'indemnité de déplacement équivalent à 30 % du salaire brut a été introduit pour les conducteurs routiers. Le plafond pour les déplacements à l'étranger a été révisé à 85 € sans distinction de pays et sans justificatif tel qu'une attestation de détachement. Les indemnités de déplacement demeurent non soumises à l'impôt sur le revenu, ni aux cotisations sociales.

Cotisations sociales

Cotisations sociales en Hongrie 2022/2023/2024

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite	Employeur	Salarié
Pensions vieillesse		10,0%
Assurance Maladie, prestations en nature	Taux global de "forfait sociale des entreprises" de 13 %	4,0%
Assurance Maladie, prestations en espèces		3,0%
Chômage		1,5%
Contribution à la formation	1,5%	0,0%
Total	14,5%	18,5%

Source: Cleiss et Ministère des ressources humaines

Les cotisations sociales des entreprises ont fortement baissé en Hongrie. Le Forfait social des entreprises ou *szociális hozzájárulási adó* en hongrois, est passé de 27 % entre 2012 et 2016 à 22 % en 2017, puis à 19,5 % entre janvier 2018 et juin 2019. Il a été baissé à 17,5 % un an plus tard, puis à 15,5 % à compter de juillet 2020 avant d'atteindre 13 % au 1^{er} janvier 2022.

Les cotisations des salariés sont restées stables à 18,5 % sur la même période.

Pour soutenir l'activité économique, de plus en plus en difficulté depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine, le gouvernement hongrois vise plus que jamais la baisse des charges fiscales et sociales des entreprises, parfois au prix du non-respect des règles de l'OCDE et des recommandations de l'Union européenne.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Le calcul de l'impôt sur le revenu hongrois a été simplifié au maximum. Le taux unique de 15 % s'applique à l'intégralité du revenu brut avant la déduction des cotisations sociales. Selon la situation familiale et le nombre d'enfants, une tranche de revenu non imposable peut être accordée par l'administration fiscale.

2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL HONGROIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2022, période de réalisation de cette étude. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM hongrois à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers hongrois.

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises hongroises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 12 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	12	12	AT, DE, IT, FR, ES	15	1 390 000 €
Entreprise 2	4	4	IT, SI	4	468 000 €
Entreprise 3	3	4	DE, AT	3	400 000 €
Entreprise 4	9	13	PL, SK, AT	11	1 022 000 €
Entreprise 5	21	25	DE, NL, BE	24	2 800 000 €
Entreprise 6	84	95	AT, CH	102	13 458 000 €
Entreprise 7	5	5	DE, AT, IT	5	603 000 €
Entreprise 8	16	17	SK, AT, RO	18	1 880 000 €
Entreprise 9	55	60	Belelux	61	6 740 000 €
Entreprise 10	28	31	Scandinavie	31	nd
Entreprise 11	6	6	DE, AT	6	649 000 €
Entreprise 12	16	19	FR, ES, IT	15	2 100 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international. La sous-traitance concerne la plupart de l'activité du TRM. Si quelques grandes entreprises hongroises ont les capacités de gestion de flux à l'international avec des clients directs, d'autres petites entreprises sont souvent des sous-traitants des grandes entreprises hongroises ou autres européennes.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études internationales du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées et retenues.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

Les véhicules hongrois sont exploités entre 242 et 274 jours avec une concentration autour de 258 jours par an, en baisse par rapport à 2019 où le nombre de jours d'exploitation était estimé à près de 267 jours.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 155 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de près de 139 000 km par an et par véhicule, légèrement en baisse depuis la dernière étude (144 500 km). La baisse de ces deux variables témoigne d'un marché qui ne s'est pas encore complètement relevé depuis la crise Covid. En effet, les volumes du commerce international de la Hongrie stagnent et les difficultés liées au ralentissement du marché allemand et à la guerre en Ukraine pèsent sur le TRM hongrois.

La durée de conservation des véhicules augmente sensiblement en raison de la pénurie de véhicules due à des problèmes d'approvisionnement de puces électroniques depuis l'Asie. Si les grandes entreprises qui renouvellent leur flotte tous les 3 à 4 ans grâce à des contrats de crédit-bail avantageux expriment leur volonté de poursuivre ce modèle, elles se trouvent en 2022 dans l'obligation de conserver leurs véhicules pour plus de 5 ans. D'autres se retournent sur le marché de l'occasion, très mouvementé ou acceptent de payer le prix fort pour leurs nouvelles acquisitions. Ces dernières utilisent ainsi leurs véhicules pendant plus longtemps, jusqu'à 10 ans pour certains cas.

Pour faciliter la comparaison avec d'autres pays, le CNR retiendra un profil moyen à dire d'expert avec une durée de détention des tracteurs routiers de 8 ans, soit 4 ans de crédit-bail et 4 années supplémentaires en pleine propriété.

En ce qui concerne les semi-remorques, le marché ne souffre pas de pénurie mais les prix suivent ceux des tracteurs. La durée de conservation ne bouge pas depuis la dernière étude et elle est donc estimée à 9 ans en moyenne.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises se situe à 1,12, un chiffre en baisse par rapport à ce qui a été précédemment observé (1,15 en 2019).

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

La pratique de financement de véhicules la plus répandue est celle de contrats de crédit-bail de 48 mois avec option d'achat, avec un premier loyer se situant majoritairement à 10 % du prix du véhicule et une option d'achat à 10 % du prix du neuf en fin de contrat. En revanche, la hausse des taux d'intérêt et les problèmes d'approvisionnement de tracteurs favorisent

l'autofinancement ou l'augmentation du montant du premier loyer pour les contrats de leasings. Certaines entreprises n'hésitent pas à monter jusqu'à 40 %, voire 50 % d'acompte pour pouvoir rapidement obtenir un véhicule. Pour le profil type, et étant donné que cette situation exceptionnelle touche uniquement les acquisitions en 2022, le CNR retiendra le recours aux contrats de crédit-bail de 48 mois, avec un premier loyer de 20 % et un taux d'intérêt de 5 % pour les tracteurs. Pour les semi-remorques, les contrats de crédit-bail de 60 mois avec un premier loyer de 10 % et un taux d'intérêt de 5,2 % semblent plus adaptés.

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs hongrois se situe à 107 000 €, soit une augmentation de près de 20 % par rapport au prix moyen observé en 2019. Le renchérissement des véhicules neufs encourage certains petits transporteurs hongrois à faire appel au marché de l'occasion pour l'achat de tracteurs routiers récents pour effectuer des opérations de transport nationales et sur la zone Europe de l'Est. Sur le marché de l'occasion, les prix flambent. Un tracteur d'origine allemande ou belge, vieux de 4 ans avec près de 500 000 km au compteur, se négocierait autour de 55 000 à 60 000 euros.

Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 28 000 € contre 22 000 € en 2019. Le mode de financement est majoritairement le crédit-bail de 60 mois avec option d'achat.

CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2022 est de 1,2240 € par litre à la pompe pour la Hongrie, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne. Ce chiffre est très en-deçà de ce qui est observé sur la même période dans d'autres pays européens. En effet, en 2022, le gouvernement hongrois décide de réduire les droits d'accises sur le carburant afin de freiner l'inflation et protéger les consommateurs et entreprises. En 2022, les droits d'accises sont descendus en dessous du seuil minimum européen. Le remboursement partiel des droits d'accises a été retenu au même niveau, soit 350 forints par hectolitre.

Par conséquent, les entreprises hongroises s'approvisionnent en carburant principalement dans leur pays à hauteur de 70 %, partagé entre l'approvisionnement en cuve (45 %), avec une remise symbolique de -1 centime d'euros, et la pompe pour 25 %. Pour le reste, elles s'approvisionnent en Espagne, au Luxembourg et en Pologne à hauteur de 10 % pour chaque pays.

Face à l'augmentation des prix, la consommation de carburant est suivie de près par les responsables qui en font le critère principal pour assurer la faible marge d'exploitation. La consommation moyenne est estimée à 28,9 l/100 km, dépendant fortement des pays traversés.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 1,2932 €.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le coût de l'entretien-réparations pour les grandes entreprises hongroises est difficile à évaluer en raison des coûts et pratiques très différents annoncés par les entreprises visitées. Le contrat de leasing les plus avantageux pour les grandes entreprises comprennent souvent un contrat d'entretien Full service dont le coût varie entre 1 800 € et 2 500 € par an et par véhicule. Ces contrats comprennent aussi le changement de pneumatiques (hors coût du matériel). Pour la période de détention après le leasing et pour les petites réparations des véhicules neufs non couvertes par le contrat d'entretien, les grandes entreprises s'équipent d'ateliers intégrés.

Pour les entreprises de petite taille, l'entretien et la maintenance sont encore largement effectués dans des ateliers externes. Pour ce type d'entreprises, le coût de l'entretien et de la maintenance est évalué dans une fourchette allant de 4 900 € à 8 300 € avec une concentration autour des 6 950 €. Il varie très fortement suivant l'âge et le constructeur du véhicule.

Pour le profil qui a été retenu, le CNR observe un coût annuel lié à l'entretien-réparations de l'ordre de 5 570 €. Ce chiffre, qui ressort en hausse de -16 % par rapport à 2019, s'explique en partie par le vieillissement du parc lié aux problèmes de pénurie de véhicules et par la hausse du coût de la main d'œuvre.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 1 850 000 forints et 2 500 000 forints. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), selon le kilométrage mais aussi selon la politique de renouvellement et/ou de rechapage.

Les calculs internes réalisés par le CNR donnent un résultat moyen de près de 2 180 000 forints, soit 5 450 € par an et par ensemble, en légère hausse par rapport à 2019, malgré la baisse du kilométrage annuel. À dire d'expert, ce coût moyen semble compatible avec les réalités du marché, l'intensité d'exploitation des véhicules et le prix du matériel, plutôt homogène sur le marché européen de l'est.

Les contrats de pneumatiques proposés par les fabricants de pneumatiques au coût kilométrique compris entre 2 000 forints et 2 500 forints, soit entre 5 et 6 centimes d'euro sont souvent parfois souscrits par les grandes entreprises de transport hongroises mais ne sont pas encore généralisés.

PEAGES

En ce qui concerne les péages, la tendance, comme précédemment évoquée en 2019, est à la refacturation directe de la dépense aux clients suivant le trajet choisi et les contraintes de délai imposées. Ainsi, les transporteurs qui subissent la forte augmentation du coût des péages à travers l'Europe réussissent à externaliser cette charge.

Le coût annuel des péages se situe dans une fourchette très large allant de 14 000 € jusqu'à plus de 30 000 € pour les entreprises traversant la Suisse.

Finalement, ce poste de coût est estimé à 8 000 000 forints, soit près de 20 000 €, pour un ensemble articulé 40 tonnes réalisant près de 139 000 km par an avec un taux de 80 % sur les autoroutes et routes payantes. En baisse par rapport à 2019, ce coût estimé ne comprend pas l'éventuel coût de l'Eurovignette, dont l'achat n'est pas généralisé chez les transporteurs hongrois.

ASSURANCES

Les hausses du coût de l'assurance, tant décriées par les transporteurs hongrois en 2019, semblent se calmer. Ce poste de coût se stabilise. Le montant des assurances en 2022, uniquement pour le tracteur routier, s'établit à 1 100 000 forints, soit 2 750 €/an pour une assurance de type obligatoire + Casco (tous risques) dans une fourchette comprise entre 1 500 €/an et 3 400 €/an pour une assurance au tiers. Pour rappel, l'assurance Casco, la notion générique utilisée dans la grande partie en Europe centrale et orientale est une extension d'assurance qui peut s'apparenter à la notion d'assurance « tous risques ». Il est souvent calculé sur la valeur vénale du véhicule au moment du calcul de la prime. Les entreprises sont libres de scinder leur assurance en deux parties : l'assurance obligatoire et l'assurance Casco pour obtenir de meilleurs prix dans certains cas.

Pour une semi-remorque, l'assurance se situe aux alentours de 510 à 620 €. Au total, l'assurance d'un ensemble est estimée à 3 300 € par an, stable depuis 2019.

TAXE A L'ESSIEU

Comme expliqué précédemment, le montant de cette taxe est calculé en fonction de la classe Euro, du PTAC et de la puissance du moteur du véhicule (si applicable). Elle décroît avec l'âge du véhicule.

La méthode de calcul de la taxe est complexe et se base sur une tarification par tranches de 100 kg du poids net du véhicule. Dans le cas des semi-remorques et remorques, la taxe est calculée au poids à vide du véhicule. Le montant est fixé à 1 380 HUF par 100 kg.

Le montant retenu pour un PL 40T Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques, le modèle et la puissance les plus rencontrés lors des entretiens en Hongrie, est de 190 000 HUF pour un tracteur routier neuf et de 110 000 HUF pour la semi-remorque, soit près de 300 000 HUF ou 750 euros.

COÛTS DE STRUCTURE

Avec les données collectées auprès des entreprises hongroises, le CNR estime ce poste de coût à 9 % du coût total.

2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Hongrie ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat hongrois, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat hongrois affecté à l'international.

CONDITIONS D'EMPLOI

La plupart des conducteurs hongrois sont embauchés directement en CDI. Le CDD, dont la durée peut atteindre 5 ans, n'est plus courant étant donné que la réglementation hongroise permet un licenciement rapide et peu onéreux pour l'employeur. L'utilisation du CDD semble plutôt réservée à des situations d'augmentation temporaire ou saisonnière de l'activité, semblable au recours à l'intérim en France ou dans d'autres pays de l'Ouest européen.

Le nombre d'heures de travail par mois des conducteurs hongrois se situe dans une fourchette entre 215 heures et 235 heures, selon les déclarations des conducteurs. Les données reçues de la part des entreprises sont plus faibles, autour de 220 heures. Ainsi, à dire d'expert, la valeur retenue sera de 228 heures par mois pour un mois de pleine activité, dont près de 180 heures de conduite, proche de son niveau de 2019.

Le nombre de jours de travail à l'année atteint 238 jours, suivant une fourchette observée entre 220 jours et 255 jours. Le nombre de semaine de travail est estimé à 46 semaines. Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 25 jours par an pour une moyenne d'âge de 35 ans et une ancienneté de 7 ans. Pour rappel, les salariés hongrois ont droit à un minimum de 20 jours ouvrés de congés payés par an, complétés par des congés payés liés à l'âge du salarié. En effet, la loi en vigueur impose 1 jour de congé supplémentaire tous les trois ans entre 25 et 31 ans, puis 1 jour de congé supplémentaire tous les 2 ans, jusqu'à l'obtention du maximum de 30 jours au total. Les deux premiers enfants donnent droit à 2 jours de congés payés supplémentaires par enfant. A partir du troisième enfant, les jours de congés supplémentaires sont plafonnés à 7 jours dans l'année. Ces droits sont cumulables.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs hongrois affectés à l'activité internationale réalisent, en général, autour de 18 découchers par mois à l'étranger et 5 jours de travail au domicile, soit 23 jours de travail dans le mois. D'après les déclarations des conducteurs rencontrés, le rythme de travail appelé « 3/1 » est toujours courant. Ceci désigne un travail cyclique de 3 semaines à l'étranger et une semaine au domicile. Certains jeunes conducteurs préfèrent travailler en « 4/1 » pour gagner davantage. Les conducteurs des

grandes entreprises ayant une activité stable ont souvent une activité « aller-retour », c'est-à-dire des trajets aller-retour réguliers, généralement entre clients fixes. Ce dernier modèle implique des périodes de conduite entre 4 et 10 jours suivies de 1 ou 2 jours de repos au domicile.

Enfin, le kilométrage moyen d'un conducteur qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 124 000 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen bien supérieur, de près de 137 800 km. La moyenne retenue est de 130 000 km par an.

Pratiquement tous les conducteurs affectés uniquement à l'international déclarent atteindre le maximum réglementaire de 90 heures de conduite sur deux semaines.

Comme indiqué dans les précédentes études du CNR, le marché du travail hongrois présente des caractéristiques assez spécifiques. En effet, les conducteurs hongrois émigrent peu à l'étranger. Des singularités culturelles et linguistiques des Hongrois seraient à l'origine de cette stabilité. En revanche, l'existence de minorités magyarophones en Roumanie, en Slovaquie, en Ukraine, en Croatie et en Serbie est source de conducteurs, qui vient souvent équilibrer le marché du travail. Récemment, la montée en flèche des exportations hongroises vers l'Allemagne, notamment pour le secteur de l'automobile, semble avoir perturbé le marché et créé la pénurie actuelle de conducteurs.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,12.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

En 2022, les conducteurs sous contrat hongrois recevaient un salaire de base mensuel entre 250 000 et 300 000 HUF brut (soit entre 625 et 750 €). Ce montant est souvent complété par un treizième mois de salaire, souvent payé en fin d'année comme prime de Noël pour divisé en deux pour être distribué en juin et en décembre.

En plus de son salaire mensuel, le conducteur type hongrois recevait le bonus « éco-conduite » d'un montant fixe de 100 000 HUF (250 €) par mois pendant les mois d'activité. Le salaire était complété par des indemnités de déplacement international suivant le pays et la durée de son déplacement, soit entre 60 et 40 € par jour.

Pendant la réalisation de cette étude, la réglementation concernant le bonus « éco-conduite » et les indemnités de déplacement ont changé pour se rapprocher des standards d'autres pays de la région, comme la Pologne par exemple. Ainsi, le bonus a été supprimé, le montant des indemnités de déplacement national a été porté à 9 000 HUF (22,50 €) par jour et un plancher d'indemnités de déplacement équivalent à 30 % du salaire brut a été introduit pour les conducteurs routiers. Le plafond pour les déplacements à l'étranger a été révisé à 85 € sans distinction de pays et sans justificatif.

Les indemnités de déplacement demeurent non soumises à l'impôt sur le revenu, ni aux cotisations sociales.

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT HONGROIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Hongrie - 2022					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 80 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de moyenne et longue distance (Autriche, Allemagne, Italie, France, Benelux,...) - Travail "3/1" généralisé pour la plupart des conducteurs, c'est-à-dire 3 semaines à l'étranger, une semaine de repos au domicile. Cela concerne 65 % des cas rencontrés. - Congés payés (moyenne observée de 25 jours) pris systématiquement en été et quelques jours à Noël. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum national, complété par un treizième mois et des indemnités de déplacement. - Indemnités de déplacement souvent représentatives de la réalité. - Temps de travail proche de 228 heures par mois. 			
Kilométrage annuel réalisé		130 000 km			
Nombre de jours de travail par an		238			
Nombre de semaines d'activité par an		46			
Nombre d'heures de conduite par an		1 980			
Recomposition du coût d'un conducteur type hongrois en 2022, révisée suivant la nouvelle réglementation sur les indemnités de déplacement de 2023					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	744,79 €	Salaire Brut	€/mois	744,79 €
Salaire brut fixe (275 000 HUF)	€/mois	687,50 €	Salaire brut fixe (275 000 HUF)	€/mois	687,50 €
Autres primes (mensualisées) (275 000 HUF/an)	€/mois	57,29 €	Autres primes (mensualisées) (275 000 HUF/an)	€/mois	57,29 €
Cotisations sociales	14,50%	107,99 €	Cotisations sociales	18,50%	137,79 €
Forfait social	13,00%	96,82 €	Pension vieillesse	10,00%	74,48 €
			Assurance Maladie, prestations en nature	4,00%	29,79 €
			Assurance Maladie, prestations en espèces	3,00%	22,34 €
			Chômage	1,50%	11,17 €
Contribution à la formation	1,50%	11,17 €	Contribution à la formation	0,00%	0,00 €
			Impôt sur le revenu	15,00%	111,72 €
Salaire brut chargé		852,79 €	Salaire net après cotisations et impôt		495,29 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		1 642,50 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		1 642,50 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		2 495,29 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 137,79 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur hongrois en 2022/2023					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		8 937,50 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		8 937,50 €
Cotisations employeurs * 12 mois		1 295,94 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		2 994,06 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		10 233,44 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		5 943,44 €
Indemnités * 10,5 mois		17 246,25 €	Indemnités * 10,5 mois		17 246,25 €
Coût total annuel		27 479,69 €	Revenu net annuel		23 189,69 €
Coût horaire de conduite en €		13,88 €	Revenu net moyen mensuel		1 932,47 €
Coût kilométrique en €		0,21 €			

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2019 sur le TRM hongrois, le coût d'un conducteur hongrois a augmenté de +25 %, pour un kilométrage annuel stable. La baisse des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu ont permis de répercuter cette hausse directement sur le salaire net des conducteurs. Ainsi, le revenu net moyen d'un conducteur est passé de 1 250 € à 1 930 € en quelques années, ce qui se rapproche des niveaux de salaires de l'Europe occidentale, réduisant le départ à l'étranger des conducteurs hongrois. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe de 11,05 € en 2019 à 13,88 € en 2022 et le coût kilométrique de 0,17 € à 0,21 €.

2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2022 		
	unité	Hongrie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	145 560
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	266
Ratio semi-remorque/tracteur		1,12
Coût d'un conducteur	€/an	27 480
Ratio conducteur/tracteur		1,12
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 015
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,9
coût unitaire du carburant, moyenne 2022	€/litre	1,2932
Coût annuel du carburant	€/an	54 401
Pneumatiques	€/an	5 450
Entretien-réparations	€/an	5 570
Péages et vignette	€/an	20 000
Assurance (véhicule)	€/an	3 300
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	750
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	135 254
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,929
Coûts de structure	€/an	13 377
Synthèse - coût de revient complet	€/an	148 631
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,02

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes hongrois affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,93 € contre 0,82 € en 2019, soit une augmentation de plus de 13 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par la hausse du coût du conducteur (+25 %). La baisse de la consommation de carburant est importante mais le coût annuel augmente fortement, +30 %, porté par la flambée des cours du pétrole en 2022. Le kilométrage d'un véhicule stagne.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 9 % du coût total, le coût complet monte à 1,02 € au kilomètre fin 2022, début 2023.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat>

Institut des Sciences des Transports, <http://www.kti.hu>

Autorité nationale des transports,
<http://kozutiszallitas.ertesitesmegoldasok.hu/judasgepek.html>

Administration Nationale de Taxes et Douanes,
https://nav.gov.hu/nav/ado/jarulek/Minimalber_garantalt_berminimum.html

MKFE, fédération de transporteurs hongrois,
<https://www.mkfe.hu/hu/mediamenu/hirek/belf%C3%B6ldi-h%C3%ADrek/10181-minimalber-esgarantalt-berminimum-2020.html>

Centre de relations internationales, indemnités de déplacement par pays,
<http://www.nyf.hu/nki/node/31>

Cleiss, <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/hongrie.html>

Hu-Go, péages en Hongrie,
<https://hu-go.hu/articles/article/about-the-amount-of-the-toll#menu>

Kormanya Hongrie, portal d'information
<https://cdn.kormany.hu/uploads/document/a/a2/a2b/a2b2b7ed5179b17694659b8f050ba9648e75a0bf.pdf>