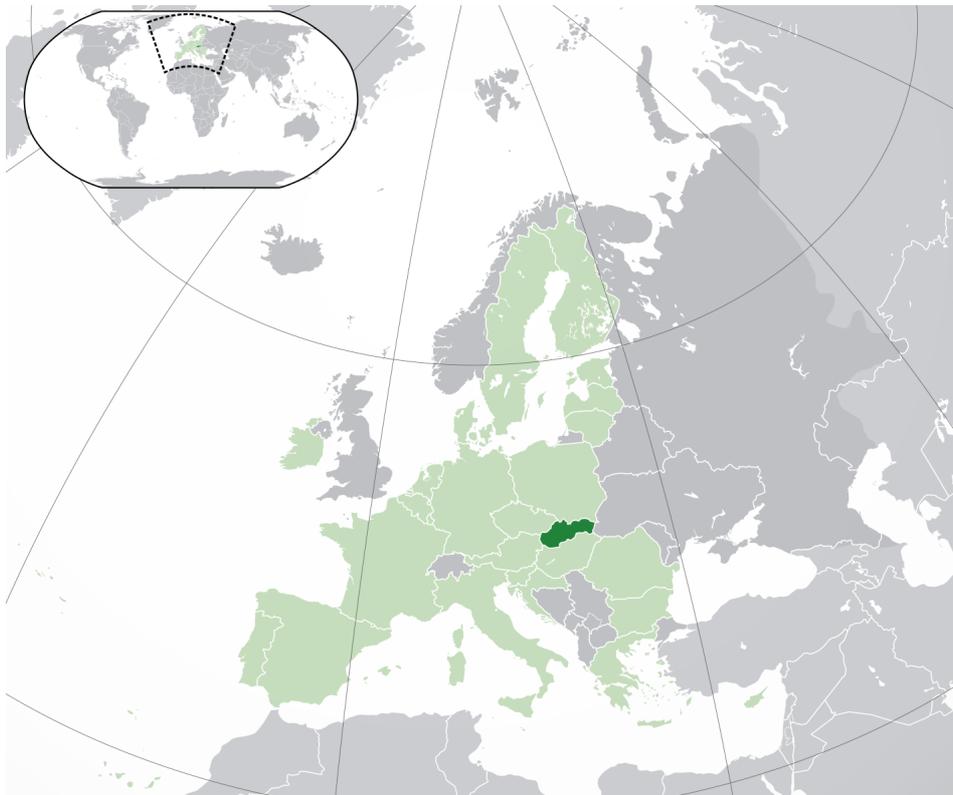




Comité National Routier



Le transport routier de marchandises slovaque en 2019



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Visemont s.r.o.

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises slovaque en 2019

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM slovaque publiée en 2018, cette étude menée en 2019 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.

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Slovakia.svg>

RESUME

Située au carrefour des principaux marchés de consommation de l'Ouest européen et des centres de production de l'Europe centrale et orientale, la Slovaquie a longtemps tiré profit de sa position stratégique. Son secteur du TRM reflète cette particularité.

Depuis le début des années 2000, le TRM slovaque est caractérisé par son engagement à l'international, dénichant divers marchés à l'Ouest comme à l'Est, investissant dans ses relations commerciales avec les plus grandes économies européennes. Son avantage compétitif induit par des coûts de production plus bas que ceux de ses voisins autrichien, allemand ou même tchèque lui confère une place de partenaire économique d'importance croissante. Le TRM slovaque est ainsi marqué par une forte spécialisation à l'international. Ce choix a permis au pavillon slovaque de se hisser sur le podium parmi les pavillons européens.

Une évolution importante reste pourtant à souligner : le coût de production des entreprises de TRM augmente constamment depuis plusieurs années. Par exemple, le coût d'un conducteur slovaque est passé de 23 500 €/an en 2012 à plus de 28 000 €/an en 2019, soit une augmentation de près de 13 %. Le coût des péages a plus que doublé dans le même temps.

Au final, le prix de revient, hors coûts de structure, d'un poids lourd slovaque 40 tonnes à l'international ressort, d'après les calculs du CNR, à 0,82 €/km en 2019, en hausse de plus de 3,1 % en deux ans.

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SLOVAQUE	9
1.1. LE TRM SLOVAQUE EN 2018 - DONNEES CLES	9
STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON SLOVAQUE EN 2018	9
EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON SLOVAQUE	9
CABOTAGE	10
1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM SLOVAQUE	11
RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM	11
RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	14
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL SLOVAQUE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	17
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	17
MATERIEL	18
CARBURANT	18
ENTRETIEN & REPARATIONS	19
PNEUMATIQUES	19
PEAGES	19
ASSURANCES	19
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	20
COUTS DE STRUCTURE	20
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	20
CONDITIONS DE TRAVAIL	20
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	21
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT SLOVAQUE AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	22
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	23
3. BIBLIOGRAPHIE	24
Sources institutionnelles	24
Organisations professionnelles	24

1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SLOVAQUE

1.1. LE TRM SLOVAQUE EN 2018 - DONNEES CLES

STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON SLOVAQUE EN 2018

Structure du TRM sous pavillon slovaque en 2018

2018	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	177 131	35 586	100,0%	201	3 164
Transport national	128 855	6 477	18,2%	50	1 076
Transport international	48 276	29 109	81,8%	603	2 088
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovaquie</i>	14 513	8 683	24,4%	598	696
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie</i>	12 461	7 412	20,8%	595	558
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	16 586	11 750	33,0%	708	743
<i>dont cabotage</i>	4 716	1 263	3,5%	268	91

Source : Eurostat

L'activité internationale constitue plus de 80 % de l'activité totale du pavillon slovaque. Dans l'activité internationale, le transport entre pays tiers occupe près de 40 %, ce qui se traduit par une implantation importante du pavillon slovaque sur le marché européen et ce sans compter sur le volume de commerce que génère son pays. En termes de kilométrage, le transport national reflète la taille réduite du territoire avec une moyenne de 50 km par relation, tandis que le transport international dépasse les 600 km en moyenne.

EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON SLOVAQUE

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

En millions de t-km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
TOTAL	29 276	27 705	27 575	29 179	29 693	30 147	31 358	33 540	36 139	35 411	35 586	1,97%
Transport national	6 319	5 519	5 198	4 906	5 073	4 566	5 094	5 245	5 697	6 326	6 477	0,25%
Transport international	22 957	22 187	22 377	24 272	24 620	25 581	26 265	28 295	30 441	29 085	29 109	2,40%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

L'activité nationale du pavillon slovaque est en stagnation depuis une dizaine d'années. En revanche, son activité internationale croît à une vitesse de 2,4 % en moyenne par an bien que des signes de stagnation se fassent sentir depuis 2016. Grâce à son volume d'activité important, le pavillon slovaque

défend sa place parmi les pavillons les plus actifs sur le marché international. La forte augmentation des coûts, notamment ceux du personnel de conduite, serait la cause principale de la stagnation des dernières années. Ce sujet sera développé en fin de ce rapport.

CABOTAGE

Le cabotage en Slovaquie

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM
Cabotage en Slovaquie	52	17	40	68	98	84	105	120	111	96	99	6,62%
Taux de pénétration du cabotage*	0,82%	0,31%	0,77%	1,38%	1,90%	1,81%	2,02%	2,23%	1,91%	1,50%	1,51%	-
Part de marché du cabotage**	1,07%	0,41%	0,96%	1,65%	2,33%	2,31%	2,56%	2,75%	2,39%	1,82%	1,87%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

*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)

Malgré la multiplication du volume depuis 2008, le cabotage des autres pavillons sur le territoire slovaque demeure insignifiant du point de vue statistique. Il occupe moins de 2 % du marché national dont le volume est très faible.

Le cabotage sous pavillon slovaque dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
Cabotage sous pavillon slovaque	264	350	528	647	832	860	1 138	1 310	1 447	1 386	1 263	16,93%
<i>en Allemagne</i>	28	63	136	211	252	256	442	463	481	466	411	30,75%
<i>en France</i>	34	59	122	113	220	145	162	190	145	155	288	23,94%
Part du cabotage dans le TRM slovaque en pourcentage (%)	0,90	1,27	1,91	2,22	2,80	2,85	3,63	3,90	4,00	3,91	3,55	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage sous pavillon slovaque représente 3,5 % de l'activité du pavillon en 2018. Le nombre de tonnes-kilomètres réalisé a été multiplié par plus de 5 en 10 ans. L'Allemagne reste le principal pays caboté par le pavillon slovaque, suivi par la France. Le cabotage slovaque dans ces deux pays affiche un taux de croissance plus élevé que la moyenne. Le cabotage slovaque progresse également dans les pays voisins, à savoir en Autriche, mais aussi en Tchéquie où le pavillon domestique perd de son attractivité et de sa compétitivité. La Slovaquie se classe parmi les pays les plus caboteurs de l'Union européenne.

1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM SLOVAQUE

RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM

Taxe à l'essieu

Les modalités financières concernant la taxe à l'essieu slovaque, appelée localement la taxe sur les véhicules à moteur (*dan z motoroveho vozidla*, ou *DzMV*) n'ont pas été modifiées depuis la réforme du 1^{er} janvier 2015. La loi 253/2015, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016, apporte de petites rectifications techniques à la loi 361/2014 sans en modifier les dispositions principales.

Pour mémoire, jusqu'en 2015, la taxe à l'essieu slovaque était perçue par les régions qui déterminaient le montant de la taxe en fonction de la catégorie du véhicule et du nombre d'essieux des véhicules. Une nouvelle loi établit de nouvelles dispositions. Cette taxe est dorénavant définie au niveau national et collectée par le ministère des Finances.

Des remises sont applicables dans certains cas :

- Entre la 1^{er} et la 3^{er} année du véhicule, une remise de 25 % est applicable. Ainsi, pour un véhicule à moteur de 40 tonnes avec 4 essieux (et plus), le montant de la taxe s'élève à 1 629 € pour les trois premières années.
- Entre la 4^{er} et la 6^{er} année du véhicule, une remise de 20 % est applicable. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux (et plus), le montant de la taxe s'élève à 1 737,60 € pendant cette période de trois ans.
- Entre la 7^{er} et la 9^{er} année du véhicule, une remise de 15 % est applicable. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux (et plus), le montant de la taxe s'élève à 1 846,20 € pendant les trois dernières années de remise.
- Entre la 10^{er} et la 12^{er} année d'ancienneté, le montant de base, fixé à 2 172 €, s'applique pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux (et plus).
- A contrario, la 13^{er} année, une majoration de 10 % est prévue. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux (et plus), la taxe est ainsi fixée à 2 389,10 €.
- A partir de la 14^{er} année, une majoration de 20 % est prévue. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux (et plus), la taxe passe donc à 2 606,40 €.

En plus de ces différentes remises et majorations s'applique une remise supplémentaire de 50 % si le véhicule est utilisé au moins 60 fois par an pour le transport combiné. Pour pouvoir en bénéficier, il est nécessaire de fournir des justificatifs attestant du recours au transport intermodal établis par le terminal intermodal utilisé.

Le tableau ci-dessous indique les barèmes avant l'application des remises ou des majorations.

Taxe sur les véhicules à moteur			
Nombre d'essieux	PTAC en tonnes		Montant annuel de la taxe
	de	à (inclus)	
1 à 2 essieux		1	74 €
	1	2	133 €
	2	4	212 €
	4	6	312 €
	6	8	417 €
	8	10	518 €
	10	12	620 €
	12	14	777 €
	14	16	933 €
	16	18	1 089 €
	18	20	1 252 €
	29	22	1 452 €
	22	24	1 660 €
	24	26	1 862 €
3 essieux	26	28	2 075 €
	28	30	2 269 €
	30		2 480 €
		15	566 €
	15	17	673 €
	17	19	828 €
	19	21	982 €
	21	23	1 144 €
	23	25	1 295 €
	25	27	1 452 €
	27	29	1 599 €
	29	31	1 755 €
	31	33	1 964 €
	33	35	2 172 €
4 essieux et plus	35	37	2 375 €
	37	40	2 582 €
	40		2 790 €
		23	721 €
	23	25	877 €
	25	27	1 033 €
	27	29	1 189 €
	29	31	1 337 €
	31	33	1 548 €
	33	35	1 755 €
35	37	1 968 €	
37	40	2 172 €	
40		2 375 €	

Source: ministère des Finances

Avant la réforme de 2015, la réglementation sur la taxe à l'essieu permettait aux transporteurs slovaques de ne pas acquitter cette taxe sur les véhicules n'ayant pas circulé sur le territoire slovaque pendant toute l'année. Cette particularité a été abrogée.

Péages

Le paiement de la taxe routière est obligatoire pour tous les véhicules à moteur dont le PTAC est supérieur ou égal à 3,5 tonnes. Il se fait au travers d'un outil électronique embarqué¹.

En 2011, on apprenait que les entreprises de TRM slovaques auraient recours à des astuces pour diminuer le coût des péages. Sur les tronçons lourdement taxés, les conducteurs étaient ainsi incités à choisir des routes alternatives traversant les villages. En 2014, pour éviter ces contournements, les véhicules de plus de 12 tonnes sont interdits des routes de troisième classe et sur certaines routes de deuxième classe. Les tarifs du péage électronique sont également modifiés au profit des camions moins polluants.

¹ <https://www.emyto.sk/en/etoll/etc-system>

En 2018, suite à de problèmes de surfréquentation de certaines routes nationales, le gouvernement décide d'ajouter une nouvelle catégorie de tarification pour les « routes nationales parallèles aux autoroutes », dont les tarifs deviennent identiques aux tarifs des autoroutes pour éviter tout report de trafic.

Montant de la taxe pour 1 km sur les autoroutes et voies express, en vigueur depuis le 1er janvier 2019

Catégorie du véhicule	EURO 0 - II	EURO III, IV	EURO V, VI, EEV
Véhicules utilitaires de 3,5 t à 12 t	0,108 €	0,098 €	0,085 €
Véhicules utilitaires de 12t et plus			
2 essieux	0,231 €	0,209 €	0,181 €
3 essieux	0,244 €	0,220 €	0,190 €
4 essieux	0,253 €	0,228 €	0,198 €
5 essieux	0,244 €	0,220 €	0,190 €

Montant de la taxe pour 1 km sur les routes de 1ère classe parallèles aux autoroutes ou voies express, en vigueur depuis le 1er janvier 2019

Catégorie du véhicule	EURO 0 - II	EURO III, VI	EURO V,VI, EEV
Véhicules utilitaires de 3,5 t à 12 t	0,082 €	0,074 €	0,064 €
Véhicules utilitaires de 12t et plus			
2 essieux	0,231 €	0,209 €	0,181 €
3 essieux	0,244 €	0,220 €	0,190 €
4 essieux	0,253 €	0,228 €	0,198 €
5 essieux	0,244 €	0,220 €	0,190 €

Montant de la taxe pour 1 km sur les routes nationales de 1ère classe qui NE SONT PAS aux autoroutes ou voies express, en vigueur depuis le 1er janvier 2019

Catégorie du véhicule	EURO 0 - II	EURO III, VI	EURO V,VI, EEV
Véhicules utilitaires de 3,5 t à 12 t	0,085 €	0,076 €	0,066 €
Véhicules utilitaires de 12t et plus			
2 essieux	0,181 €	0,164 €	0,140 €
3 essieux	0,190 €	0,172 €	0,147 €
4 essieux	0,198 €	0,177 €	0,150 €
5 essieux	0,190 €	0,172 €	0,147 €

Source: Myto.sk

En 2020, un nouveau calcul de remises applicables au tarif de base est mis en place. La remise est calculée séparément pour chacune des trois catégories de tarification citées ci-dessus. Par exemple, un véhicule recevra une remise de 3 % s'il parcourt entre 10 000 km et 20 000 km par an sur une même catégorie de route. La remise est portée à 5 % pour une distance parcourue entre 20 000 km et 30 000 km, puis à 7 % pour une distance parcourue entre 30 000 km et 50 000 km et à 9 % pour une distance parcourue de plus de 50 000 km.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Slovaquie a mis en place un système de droits d'accises.

Depuis septembre 2018, le montant des droits d'accises sur le gazole reste inchangé à 39,77 €/hl. Pour mémoire, il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Slovaquie.

RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

Au 1^{er} janvier 2020, le salaire mensuel brut minimum slovaque s'élève à 580 €.

En l'absence de convention collective sectorielle en Slovaquie, la loi slovaque prévoit la classification des salariés selon le degré de difficulté de leur travail et/ou leur degré de responsabilité. Les responsabilités se définissent souvent à travers des critères précis :

- la valeur du « prêt d'un moyen de production », soit la responsabilité financière du salarié face à l'entreprise qui concerne également les conducteurs routiers qui ont la responsabilité du véhicule,
- la vie humaine qui concerne notamment les salariés du milieu hospitalier qui en ont la responsabilité.
- la gestion de personnel, notamment applicable pour les cadres.

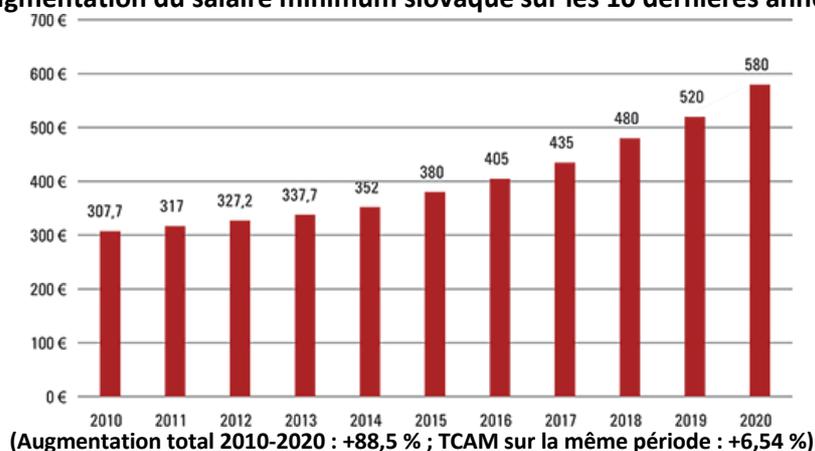
Selon les responsabilités du métier, le salaire minimum est multiplié par un coefficient. Il existe 6 niveaux de responsabilité. Les conducteurs sont au niveau 2 et perçoivent au moins 1,2 fois le salaire minimum, c'est-à-dire 624 € brut en 2019.

Salaire minimum mensuel slovaque en fonction du niveau de difficulté de l'emploi

Niveau de difficulté de l'emploi	Coefficient appliqué au salaire minimum	Salaire minimum mensuel appliqué en 2018	Salaire minimum mensuel appliqué en 2019	Salaire minimum mensuel appliqué en 2020	Salaire minimum mensuel appliqué en 2021 (prévision)
1	1,0	480 €	520 €	580 €	640 €
2	1,2	576 €	624 €	696 €	768 €
3	1,4	672 €	728 €	812 €	896 €
4	1,6	768 €	832 €	928 €	1 024 €
5	1,8	864 €	936 €	1 044 €	1 152 €
6	2,0	960 €	1 040 €	1 160 €	1 280 €

Source : Inspection nationale du travail, www.ip.gov.sk

Augmentation du salaire minimum slovaque sur les 10 dernières années



Source : Mzdové centrum

Indemnités de déplacement

Le montant des indemnités de déplacement dépend du pays où le conducteur passe physiquement sa journée ou du pays où il a passé la nuit et est souvent indiqué dans la monnaie du pays. Les indemnités de déplacement sont comprises, dans les pays européens, entre 36 € et 53 € par jour. Elles ne sont soumises ni à l'impôt ni aux charges. Les montants des indemnités de déplacement sont indiqués dans le tableau ci-après.

**Indemnités de déplacement des conducteurs routiers slovaques en
Europe en 2019**

Pays	Montant pour un déplacement d'une durée de 6 à 12h	Montant journalier
Allemagne	22,50 €	45,00 €
Autriche	22,50 €	45,00 €
Belgique	22,50 €	45,00 €
Bulgarie	18,00 €	36,00 €
Chypre	20,50 €	41,00 €
Croatie	20,00 €	40,00 €
Danemark	190,00 DKK	380,00 DKK
Espagne	21,50 €	43,00 €
Estonie	21,00 €	42,00 €
Finlande	25,00 €	50,00 €
France	22,50 €	45,00 €
Grèce	21,00 €	42,00 €
Hongrie	19,50 €	39,00 €
Irlande	26,50 €	53,00 €
Italie	22,50 €	45,00 €
Lettonie	20,00 €	40,00 €
Lituanie	20,00 €	40,00 €
Luxembourg	25,00 €	50,00 €
Pays-Bas	22,50 €	45,00 €
Pologne	18,50 €	37,00 €
Portugal	21,50 €	43,00 €
République tchèque	300,00 CZK	600,00 CZK
Roumanie	21,50 €	43,00 €
Slovénie	19,00 €	38,00 €
Suède	227,50 SEK	455,00 SEK

Source : Ministère des Finances

Impôt sur le revenu

Une première tranche du revenu annuel n'est pas soumise à l'impôt sur le revenu. Cette tranche va de 0 à 3 937,35 € pour les revenus annuels ne passant pas les 20 507 €. Dans le cas contraire, le montant non imposable se calcule en faisant la soustraction entre 9 064,09 € et le quart du revenu imposable. Si le calcul donne lieu à un montant inférieur à 0, cette première tranche est considérée comme nulle. Pour ce qui est de la tranche du revenu entre la partie non imposable et le plafond de 36 256,38 €, un taux d'imposition de 19 % s'applique.

Enfin, un dernier taux de 25 % s'applique à la tranche de revenu au-delà des 36 256,38 €. Cette dernière tranche est aussi appelée « l'impôt du millionnaire », le seuil de cette tranche correspondant à 1 000 000 d'anciennes couronnes slovaques.

Cotisations sociales

Les cotisations sociales slovaques s'élèvent en moyenne à 48,6 % du salaire brut, réparties entre le salarié et l'employeur, respectivement 13,40 % et 35,20 %. Le taux des cotisations sociales en Slovaquie reste inchangé depuis 14 ans, soit entre 2006 et 2020.

Cotisations sociales en Slovaquie au 1er janvier 2019

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2019	Employeur	Salarié
Assurance maladie (1)	10,00%	4,00%
Assurance maternité	1,40%	1,40%
Vieillesse (2)	14,00%	4,00%
Invalité (3)	3,00%	3,00%
Chômage (3)	1,00%	1,00%
Accidents du travail, maladies professionnelles	0,80%	-
Fonds de garantie (4)	0,25%	-
Fonds de réserve solidaire (5)	4,75%	-
Total	35,20%	13,40%

Source: Eurostat, Cleiss et Ministère chargé des affaires sociales

- (1) Le taux de cotisation est réduit de moitié pour les salariés handicapés
(2) 10% sont dédiés au 1er niveau de l'assurance pensions, et 4% sont transférables vers le 2ème niveau (capitalisation)
(3) La cotisation n'est pas due pour les salariés titulaires d'une pension de vieillesse
(4) Le fonds de garantie a pour but de couvrir les salaires en cas d'insolvabilité de l'employeur
(5) Le fonds de réserve solidaire vise à couvrir l'absence de moyens financiers des fonds gérés par l'Agence d'Assurances Sociales

Pour mémoire, l'assurance vieillesse slovaque repose sur 3 niveaux² :

- Le 1^{er} niveau est obligatoire. Celui-ci est fondé sur un système par répartition et financé par les cotisations sociales. Il est organisé et géré par l'Agence d'Assurances Sociales représentée par des bureaux en régions. Ce premier pilier prévoit le financement des retraites actuellement payées dans l'année par les cotisations des employés actifs.
- Le 2nd niveau peut être intégré volontairement par les travailleurs jusqu'à l'âge de 35 ans (décision non réversible) et devient obligatoire au-delà. Il est géré par un fonds de pension auquel l'employeur et le salarié versent une cotisation mensuelle (4 points des 14 % cotisés par l'employeur et 1 point des 4 % cotisés par le salarié) produisant des intérêts et permettant la constitution d'un capital. Ainsi, actuellement, 5 % du salaire brut financent le second pilier. Ce taux augmentera de 0,25 point chaque année à partir de 2021 pour atteindre 6 % du salaire brut en 2024, au détriment du premier pilier. Le capital constitué par le second pilier est une partie intégrante de la pension de retraite obligatoire.
- Le 3^e niveau est facultatif. Il est fondé sur un système par capitalisation et est géré par des agences privées. Il sert notamment à constituer une retraite complémentaire.

Concernant le taux des accidents du travail applicable aux conducteurs routiers, il est fixé à 0,80 %.

² www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_slovaquie_salaires.html

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2019, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays. Les retours des experts avec lesquels le CNR collabore ainsi que les conventions collectives et les divers documents des fédérations professionnels récoltés permettent de dresser un panorama du secteur du TRM slovaque 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 slovaques (voir ci-après).

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 slovaques de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	42	Allemagne, Italie, Autriche	44	8 782 000 €
Entreprise 2	23	Hongrie, Autriche, Allemagne	25	3 679 000 €
Entreprise 3	8	Slovaquie, Tchéquie, Autriche, Allemagne, Benelux	9	3 070 000 €
Entreprise 4	13	Allemagne, France, Italie, Autriche, Tchéquie	14	1 600 000 €
Entreprise 5	11	Pologne, Allemagne, Tchéquie	12	1 340 000 €
Entreprise 6	45	Suisse, France, Allemagne, UK, Italie	47	5 230 000 €
Entreprise 7	13	Benelux, France	13	1 851 000 €
Entreprise 8	38	Toute l'UE	42	4 800 000 €
Entreprise 9	2	Italie, Slovaquie, Autriche, France	3	314 000 €
Entreprise 10	3	Hongrie, Autriche, Slovaquie	3	moins de 400 000 €
Entreprise 11	19	nd	24	3 000 000 € (incluant l'activité de logistique)
Entreprise 12	27	Benelux, UK, France	33	2 500 000,00 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international ou réalisent une grande partie de leur chiffre d'affaires à l'international.

En Slovaquie, la plupart des entreprises rencontrées ont une maison-mère implantée à l'étranger. Les investissements étrangers dans le secteur du TRM en Slovaquie ont une longue histoire et constituent la part majeure du pavillon. La plupart des entreprises actives sur le plan international ont des capitaux en provenance de Belgique, de France, d'Autriche ou d'Allemagne principalement.

Il existe en Slovaquie beaucoup d'autoentrepreneurs indépendants. Le recours à la sous-traitance de ce type d'entreprise est répandu.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. Certaines entreprises combinent leur activité de transport international avec de la logistique ou encore une activité régionale.

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.

VEHICULES

L'exploitation des véhicules suit une logique d'optimisation avec un nombre de jours d'exploitation annuel annoncé entre 260 et 270. Selon les calculs du CNR, le nombre de jours d'exploitation retenu pour un ensemble articulé slovaque est de 263 jours.

Le kilométrage annuel du véhicule se rapproche des 150 000 km. Les transporteurs slovaques n'hésitent pas à embaucher des conducteurs « jokers » pour maximiser l'utilisation des véhicules. La valeur de 145 200 km par an et par ensemble sera retenue pour ce pavillon, soit une légère augmentation de 2 % par rapport à 2017.

La durée de conservation des tracteurs routiers est de près de 6 ans. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 mois et conservés 2 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est dans la moyenne européenne et se situe autour des 1,17 pour le pavillon slovaque.

MATERIEL

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI après remises, relevé lors des entretiens auprès des transporteurs slovaques, se situe entre 76 000 € et 84 000 €, avec une concentration autour de 81 500 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 22 300 €.

Le mode de financement privilégié pour le matériel roulant est le leasing, ou crédit-bail, pour plus de 80 % des cas rencontrés. La durée des contrats est de 48 mois pour les tracteurs et 60 mois pour les semi-remorques. Les taux d'intérêt des contrats de leasing tournent autour des 1,4 à 1,6 %.

Les 20 % restant des entreprises interrogées préfèrent l'autofinancement sans donner plus de détails sur le sujet.

Les données recueillies sur place et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes de près de 14 423 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,17 et un taux d'intérêt de 1,5 %.

CARBURANT

La consommation moyenne de carburant relevée pendant les entretiens est de 29,80 litres aux 100 km.

En ce qui concerne l'approvisionnement, les transporteurs slovaques privilégient l'achat de carburant en gros ou par carte professionnelle à la pompe en Slovaquie pour près de 60 % de leur besoin, au prix moyen de 1,024 €/l, auquel il faut appliquer une remise de 4 centimes d'euro pour les

approvisionnement en gros, soit un prix de 0,984 €/l. Pour les 40 % restant, l'approvisionnement en Belgique à près de 25 % (0,9400 €/l après la récupération partielle des droits d'accises) et en Pologne pour 15 % (0,9543 €/l) est annoncé par les transporteurs. Ainsi, le prix moyen du « panier » de gasoil pour les transporteurs slovaques pour l'année 2019 est estimé à 0,9685 €/l.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Les ateliers internes sont rares en Slovaquie. La plupart des entreprises ont recours au leasing avec un contrat d'entretien. Quant aux autres ayant opté pour l'autofinancement, l'entretien-réparation est très souvent réalisé chez le concessionnaire avec des remises importantes.

Le montant annuel de l'entretien-réparations pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 5 600 €/an, en augmentation de 5 % par rapport à 2017.

PNEUMATIQUES

Les forfaits kilométriques, proposés par des fournisseurs de pneumatiques ou les constructeurs se sont développés sur le marché slovaque. Le prix actuel tourne autour de 3,5 centimes d'euro au km parcouru, ce qui donne un coût de pneumatiques de près de 5 000 euros par an pour un ensemble articulé slovaque.

D'autres transporteurs, préférant des solutions plus conventionnelles, arrivent à baisser ce poste de coût jusqu'à 3 800 euros grâce, notamment, à l'utilisation de pneumatiques d'origine asiatique.

En moyenne, ce poste de coût est estimé à 4 650 € par an et par ensemble, ce qui représente une augmentation de +13 % par rapport à 2017.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 14 000 et 23 500 euros. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises.

Ce poste de coût est en forte augmentation depuis plusieurs années. Pour l'année 2019 et pour les trajets internationaux en Europe occidentale, à savoir les marchés les plus convoités par les entreprises slovaques, le coût annuel des péages est estimé à 18 000 € par ensemble, en incluant l'achat de l'Eurovignette pour la plupart des entreprises rencontrées. Ce poste est en augmentation de 1 700 € en deux ans, soit +10 %.

ASSURANCES

Depuis plusieurs années, le coût des assurances véhicule est en baisse sur la plupart des marchés européens. En 2019, lors des entretiens en entreprises, les transporteurs slovaques ont déclaré avoir un coût d'assurance véhicule entre 1 800 € pour le bas de la fourchette et 3 540 € pour le haut de la fourchette. Selon les calculs du CNR, le poste de coût est estimé à 2 400 € par an et par ensemble, en forte baisse par rapport à 2 980 € par an et par ensemble retenu en 2017.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant annuel de la taxe après l'application des taux de remise différents pour les 3 premières années et les 3 années suivantes ressort à 1 684 € pour un ensemble articulé 40 tonnes 5 essieux.

COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Le coût de revient final annoncé par les entreprises slovaques à près de 88 centimes d'euros au km inclut des coûts de structure estimés à près de 6 % 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 Slovaquie 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 en à La Jonquera, Espagne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats slovaques, 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 slovaque affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Une très grande majorité des conducteurs slovaques rencontrés travaille quasi exclusivement à l'international. Les trajets domestiques en Slovaquie sont souvent considérés comme une première étape d'un trajet international de longue distance.

Les conducteurs slovaques, en majorité embauchés en CDI au terme d'une période d'essai de 6 mois, bénéficient de 20 jours de congés payés, souvent augmentés à 25 jours avec l'ancienneté. La plupart des conducteurs rencontrés lors de l'étude déclarent bénéficier de 25 jours de congés payés.

Près d'un tiers des conducteurs réalisent des trajets allers-retours vers l'Autriche ou l'Allemagne dans la semaine. Un second tiers réalise des tournées de 12 jours à 2 semaines pour des destinations un peu plus lointaines comme l'Italie, la France ou le Benelux. Les autres, souvent les plus jeunes ou des conducteurs immigrés en grande partie d'origine ukrainienne, acceptent des grandes tournées de 3 à 4 semaines pendant lesquelles ils sont souvent logés dans un appartement-dortoir dans un pays à l'ouest de l'Europe.

Le temps de travail est estimé à 222 heures par mois avec une maximisation des heures de conduite pour atteindre les 90 heures sur deux semaines.

Le ratio conducteur/tracteur retenu est de 1,10 pour la Slovaquie.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sous contrat slovaque perçoivent un salaire fixe mensuel sur 12 mois, complété par des indemnités de déplacement journalières. Le salaire fixe intègre désormais les diverses primes (éco-conduite, prime de Noël, intéressement, ...) que le CNR avait notées dans la précédente version de l'étude sur le TRM slovaque. Ainsi, il est bien au-dessus du salaire minimum en vigueur dans le pays.

Actuellement, les conducteurs slovaques déclarent recevoir près de 500 € de primes par an lorsqu'ils acceptent des trajets difficiles (vers le sud de l'Europe, les Balkans ou encore vers la Suisse) et lorsqu'ils satisfont un taux d'accident très bas. En général, cette seule prime qui subsiste encore est versée en une fois en fin d'année avant la période des fêtes.

Pendant les entretiens, les entreprises ont souvent déclaré avoir adopté un mode de rémunération conforme avec la réglementation européenne. L'utilisation des indemnités de déplacement serait devenue la norme au détriment des primes kilométriques. Cette information n'est pourtant pas totalement confirmée par les conducteurs. Près de 30 % des conducteurs interrogés, travaillant souvent dans les plus grandes entreprises du pays, déclarent recevoir des primes kilométriques dépendantes du volume d'activité. Le taux actuel serait entre 11 et 12 centimes d'euros pour les premiers 12 000 km par mois et monterait jusqu'à 15 centimes pour les kilomètres au-delà des 14 000 km mensuels. Bien que rare, cette pratique qui semble en contradiction avec la réglementation européenne persiste encore et serait très appréciée des jeunes conducteurs.

Ainsi, le salaire de base brut mensuel retenu pour un conducteur slovaque est de 880 euros. A cela s'ajoute une prime mensualisée de 40 euros. En ajoutant les cotisations sociales slovaques, relativement élevées, et les indemnités de déplacement mensuelles estimées à 1 200 euros pour les mois de pleine activité, le coût annuel d'un conducteur slovaque ressort à plus de 28 000 euros pour 1 980 heures de conduite par an.

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

Profil type conducteur international - Slovaquie - 2019					
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 90 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de longue distance. - Tournées européennes de deux semaines accompagnées de 3 à 4 jours de repos au domicile dans la majorité des cas. - Congés payés pris systématiquement 2 à 3 semaines en été, et une dizaine de jours pendant la période des fêtes. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum national, complété par des indemnités de déplacement ou des primes kilométriques. - Indemnités de déplacement souvent aléatoires et non représentatives de la réalité. Elles servent à maximiser la partie non cotisée de la rémunération. - Temps de travail proche de 230 heures par mois. 				
Kilométrage annuel réalisé	132 000 km				
Nombre de jours de travail par an	239				
Nombre de semaines d'activité par an	45				
Nombre d'heures de conduite par an	1 980				
Recomposition du coût d'un conducteur type slovaque en 2019					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	920,00 €	Salaire Brut	€/mois	920,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	880,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	880,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	40,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	40,00 €
Cotisations sociales primaires	35,20%	323,84 €	Cotisations sociales primaires	13,40%	123,28 €
Assurance maladie	10,00%	92,00 €	Assurance maladie	4,00%	36,80 €
Assurance maternité	1,40%	12,88 €	Assurance maternité	1,40%	12,88 €
Vieillesse - pensions	14,00%	128,80 €	Vieillesse - pensions	4,00%	36,80 €
Invalidité - pensions	3,00%	27,60 €	Invalidité - pensions	3,00%	27,60 €
Chômage	1,00%	9,20 €	Chômage	1,00%	9,20 €
Accidents du travail, maladies professionnelles	0,80%	7,36 €	Accidents du travail, maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Fonds de garantie	0,25%	2,30 €	Fonds de garantie	0,00%	0,00 €
Fonds de réserve solidaire	4,75%	43,70 €	Fonds de réserve solidaire	0,00%	0,00 €
			Salaire après cotisations		796,72 €
			Impôt sur le revenu		151,37 €
Salaire brut chargé		1 243,84 €	Salaire net après cotisations et impôt		645,35 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 200,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 200,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		2 443,84 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 845,35 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur slovaque en 2019					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		11 040,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		11 040,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		3 886,08 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		3 295,80 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		14 926,08 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		7 744,20 €
Indemnités * 11 mois		13 200,00 €	Indemnités * 11 mois		12 900,00 €
Coût total annuel		28 126,08 €	Revenu net annuel		20 644,20 €
Coût horaire de conduite en €		14,21 €	Revenu net moyen mensuel		1 720,35 €
Coût kilométrique en €		0,21 €			

Source : études CNR Europe

Le coût annuel d'un conducteur slovaque est estimé à 28 126 € en 2019. Ce montant est en légère augmentation (+0,7 %) par rapport à la précédente étude sur le TRM slovaque de 2017. Le salaire brut étant stable, l'augmentation est due à une estimation des indemnités de déplacement différente de celle de 2017. En revanche, la productivité du conducteur slovaque évolue. Il réalise ainsi +2,5 % de kilomètres de plus qu'en 2017. Le coût horaire de conduite ressort à 14,21 € en 2019, stable par rapport à 2017 (14,22 €).

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, conditions 2019 		
	unité	Slovaquie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	145 200
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	263
Ratio semi-remorque/tracteur		1,17
Coût d'un conducteur	€/an	28 126
Ratio conducteur/tracteur		1,10
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 423
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,80
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	0,9685
Coût annuel du carburant	€/an	41 907
Pneumatiques	€/an	4 650
Entretien-réparations	€/an	5 600
Péages et vignette	€/an	18 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 400
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 684
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		119 602
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,82

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un véhicule slovaque affecté à l'international longue distance, hors coûts de structure, se situe à 0,82 €/km. Ce coût, en hausse de 3 % par rapport à 2017, se trouve dans la moyenne constatée en Europe centrale. Certains postes de coût, comme le coût de détention (+17,3 %), les pneumatiques (+13 %), l'entretien-réparations (+5,6 %) ou le carburant (+6,1 %) ont augmenté par rapport à 2017 tandis que le coût du conducteur a stagné et celui de l'assurance (-20 %) et de la taxe à l'essieu (-3,1 %) ont baissé.

En ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 6 % du coût total, le prix de revient du même type de véhicule serait de 0,87 € au kilomètre. Ce montant corrobore les informations transmises par les transporteurs slovaques rencontrés dans le cadre de cette étude.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

Cleiss - <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/slovaquie.html>

Ministère des finances slovaque - <https://www.mfsr.sk/en/>

Ministère de transport et de construction - <https://www.mindop.sk/>

Organisations professionnelles

Cesmad Slovakia - <https://www.cesmad.sk>