



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES HONGROIS

- Etude -

Edition 2013



Source : www.europa.eu

Cette étude a été réalisée entre novembre 2012 et juin 2013 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Moreus qui dispose d'une agence en France et d'une autre en Slovaquie ainsi qu'une présence permanente en Pologne et en Hongrie.



www.moreus.eu

Sommaire

1.	Présentation Générale	1
1.1.	CADRE GEOGRAPHIQUE, POLITIQUE ET ECONOMIQUE	1
1.1.1.	PRESENTATION POLITIQUE ET ECONOMIQUE	1
1.1.2.	CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'ECONOMIE HONGROISE.....	3
1.2.	LES POLITIQUES NATIONALES EN MATIERE DE TRM ET SA PRESENTATION	8
1.2.1.	DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET LEUR FINANCEMENT.....	8
1.2.2.	LES INFRASTRUCTURES ET LEUR UTILISATION.....	8
1.3.	DONNEES DE CADRAGE DU SECTEUR DU TRM EN HONGRIE	10
1.3.1.	TRM EN HONGRIE, DONNEES 2011	10
2.	Présentation du TRM Hongrois.....	16
2.1.	L'ORGANISATION DU SECTEUR	16
2.1.1.	ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES MKFE ET NIT.....	16
2.1.2.	SYNDICATS DE SALARIES	16
2.1.3.	INSTITUT DES SCIENCES DE TRANSPORT (KTI)	16
2.2.	LES CONTROLES ET LES INFRACTIONS	17
2.2.1.	OBJECTIFS ET MISSIONS.....	17
2.2.2.	LA POLITIQUE DE CONTROLES.....	18
2.2.3.	LES SANCTIONS.....	20
2.3.	FORMES D'ENTREPRISES, CONDITIONS ET COUTS DE CREATION	23
2.4.	FISCALITE GENERALE ET SPECIFIQUE S'APPLIQUANT AU TRM EN HONGRIE	25
2.4.1.	FISCALITE NATIONALE GENERALE	25
2.4.2.	FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM EN HONGRIE	28
2.5.	REGLEMENTATION D'ACCES AU MARCHÉ DE TRM ET A LA PROFESSION	32
2.5.1.	ACCES AU MARCHÉ	32
2.5.2.	AUTORISATIONS SPECIALES.....	33
2.5.3.	ATTESTATIONS DE CONDUCTEUR	33
2.5.4.	CAPACITE PROFESSIONNELLE.....	34
2.6.	REGLEMENTATION DU TRAVAIL GENERALE ET SPECIFIQUE DU SECTEUR DE TRM EN HONGRIE	35
2.6.1.	PRINCIPES GENERAUX DU DROIT DU TRAVAIL HONGROIS.....	35
2.6.2.	CONVENTIONS COLLECTIVES	39
2.6.3.	QUALIFICATIONS ET FORMATIONS DES CONDUCTEURS ROUTIERS.....	40
2.6.4.	TEMPS DE TRAVAIL, DE CONDUITE ET DE REPOS DES CONDUCTEURS ROUTIERS	41
2.6.5.	CONVENTION COLLECTIVE DANS LE TRM	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
2.6.6.	SANTE ET SECURITE AU TRAVAIL.....	44
3.	Etude des Coûts d'Exploitation du TRM Hongrois	46
3.1.	OBSERVATIONS DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40T HONGROIS A L'INTERNATIONAL.....	46
3.1.1.	METHODE ET PERIMETRE DE L'ENQUETE AUPRES DES ENTREPRISES DE TRM HONGROISES.....	46
3.1.2.	CONDITIONS D'EXPLOITATION	46
3.2.	OBSERVATION DES COUTS DE PERSONNEL DE CONDUITE.....	50
3.2.1.	ETAT DU MARCHÉ	50
3.2.2.	CONDITIONS DE TRAVAIL.....	50
3.3.	PRESENTATION DE PROFILS TYPE	52
3.3.1.	CARACTERISTIQUES DU CONDUCTEUR TYPE	52
4.	Bibliographie	54
5.	Annexes	55

1. Présentation Générale

1.1. Cadre géographique, politique et économique

Superficie :	93 036 m ²
Population :	9 939 000 (juillet 2012)
Densité de la population:	106,8 personnes/km ²
Taux de croissance de la population:	-0,254 %
Capitale :	Budapest
Chef d'Etat :	Áder János
Premier ministre :	Orbán Viktor, depuis le 29 mai 2010
Ministre des transports :	Dr. Völner Pál
Commissaire européen :	Andor László
Nombre de députés européens :	22
Nature du régime :	Démocratie parlementaire
Langue officielle :	Hongrois
Monnaie :	Forint (HUF)
PIB (au prix du marché) :	108,3 G€ en 2012
PIB par habitant :	10 842 €
Taux de croissance du PIB :	-1,3 % en 2012
Inflation :	+ 4,9 % (octobre 2012)
Taux de chômage :	11,3 % fin 2012
Salaire minimum brut :	93 000 HUF (326,42 €) fin 2012
Salaire moyen :	220 700 HUF (774,63 €), fin 2012
Balance commerciale :	+ 4 639 million €

1.1.1. Présentation politique et économique

La Hongrie est une démocratie parlementaire. La République s'appuie sur la souveraineté nationale et l'utilisation de l'autorité publique est permise uniquement dans un cadre juridique. La dernière version de la Constitution actuelle hongroise, qui a été plusieurs fois modifiée (20^{ème} version), est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2012, et a remplacé l'ancienne Constitution de 1949. L'organe représentatif principal est le Parlement. Selon la Constitution hongroise, les élections ont lieu tous les 4 ans. A partir des élections de 2014, les Hongrois vont voter pour élire 199 parlementaires.

La tête de l'état hongrois est le président de la république, qui est élu par le parlement pour une durée de 5 ans. Sa fonction est plutôt représentative. Il représente l'unité nationale et est chargé de surveiller le bon fonctionnement de la république. Le président de la république est également le chef des armées. Il nomme le premier ministre et ses ministres suivant les résultats des élections parlementaires.

Le plus grand changement politique dans le pays, après la chute de l'ancien régime en 1989, a été la formation de la troisième République hongroise, à Budapest, le 23 octobre 1989. En 1990, ceci a donné lieu aux premières élections libres et démocratiques du Parlement, du gouvernement, du président de la République ainsi que le Conseil d'Etat. Le nom officiel du pays a été dernièrement modifié, le 1^{er} janvier 2012, passant de la « République de Hongrie » à la « Hongrie ».

L'administration est en deux niveaux. Au premier niveau, il existe 19 départements et la région de Budapest. Au second niveau local, on compte 3 154 municipalités, dont 328 villes et 2 826 villages. Le département/municipalité de « Budapest – Capital » comporte 2 conseils représentant la municipalité métropolitaine et le gouvernement local et a 23 arrondissements, chacun dirigé par un conseil local. Pour la planification urbaine et les statistiques, Budapest est divisée, depuis 1999, en 7 régions.

Depuis 1990, la Hongrie continue à faire des efforts pour une meilleure intégration à l'Occident. Dans ce but, elle est devenue membre de l'OTAN en 1999. L'armée hongroise a participé à la guerre en Afghanistan depuis le début. La HDF (Force de Défense Hongroise) a comme devoir de « patrouiller, escorter et aider les populations ».

La carte des régions hongroises

Les régions hongroises sont les suivantes : Közép-Magyarország, Közép-Dunántúl, Nyugat-Dunántúl, Dél-Dunántúl, Észak-Magyarország, Észak-Alföld, Dél-Alföld. Elles regroupent plusieurs départements. Les 175 sous-régions sont en vérité des regroupements de plusieurs municipalités (villes et villages). Selon la constitution en vigueur, le chef-lieu d'un département est une municipalité qui assure aussi les fonctions du gouvernement local.



Carte des départements et de Budapest



Les relations entre la Hongrie et l'Union Européenne ont commencé en 1988, plaçant la Hongrie au rang du premier état de l'Europe de l'Est ayant une relation diplomatique avec la Communauté Européenne. La délégation de la représentation de la Commission Européenne s'est installée à Budapest dès 1990 et a joué un rôle important dans la phase d'adhésion du

pays à l'Union. Le traité d'adhésion a été signé à Athènes en Avril 2003 et la Hongrie est devenue un membre de l'Union Européenne le 1^{er} mai 2004. Elle est aussi dans l'Espace Schengen depuis le 21 février 2007, date depuis laquelle il n'y a plus de contrôle de douanes aux frontières entre la Hongrie et l'Autriche, la Slovaquie et la Slovaquie.

Du côté de son commerce extérieur, selon les dernières données disponibles pour 2012, les exportations de la Hongrie vers l'Union Européenne et ses importations de l'Union ont augmenté respectivement de 3,3 % et 4,5 %. La balance de commerce extérieur a baissé pour atteindre 747 millions d'euros (69 milliards de HUF). Selon l'institut de statistiques hongrois (KSH), en janvier 2012, le pays a réalisé 76,7 % de ses exportations et 66,8 % de ses importations avec l'Union Européenne.

1.1.2. Caractéristiques générales de l'économie hongroise

Situation macroéconomique

La Hongrie compte près de 10 millions d'habitants et affiche un PIB de 108,3 milliards d'euros. Au début des années 2000, la stabilisation de l'économie hongroise a été l'élément principal pour des investissements étrangers. Pour améliorer le budget de l'Etat, la Hongrie a adopté et mis en place un projet de convergence en 2006. La crise économique de 2008/2009 a empêché le bon suivi de ce plan augmentant le déficit et la dette de l'Etat. Notamment, certains ménages et petites entreprises ont été gravement touchés par la crise qui a augmenté le cours du franc suisse, monnaie principale sur laquelle les crédits étaient indexés. En 2011, le PIB a augmenté de 1,5 % mais en 2012 la situation est redevenue négative.

Suite à la crise de 2008, la restructuration du système financier hongrois a amorti le choc financier en 2012 grâce, notamment, à la coopération des sociétés-mères des banques implantées dans le pays. Le retour au profit a été possible après une augmentation importante du capital des banques.

Les banques d'origine hongroises ont également reçu l'aide de l'Etat, financée par les fonds du FMI. En 2012, lorsqu'un nombre important de banques en Europe s'est retrouvé dans la crise, la récente restructuration a porté ses fruits en Hongrie. Les institutions de crédit ont pu collecter de l'épargne. En 2011, la Hongrie était le quatrième pays le plus attractif dans sa région pour les investissements étrangers. Elle est pourtant descendue au 10^{ème} rang en 2012.

2012 a été une bonne année pour l'agriculture (+5,8 %). L'industrie a stagné sur la même période. La manufacture a augmenté de 0,3 % grâce à l'industrie automobile, mais on a observé une baisse dans la production des ordinateurs et des produits électroniques et optiques. Le BTP a continué son déclin (-10,9 %).

Au premier trimestre 2012, le PIB hongrois a baissé de 0,7 % en glissement annuel. L'économie a été touchée par le ralentissement de l'économie allemande dont la croissance s'est limitée à près de 1 % seulement. Fin 2012, l'agriculture montrait également des signes de faiblesse. Le BTP ne s'est toujours pas relevé. Il semble que la plupart des secteurs économiques stagnent. 2012 ne confirme pas la tendance de reprise de 2010-2011 dont la croissance était axée sur les exportations. Les dynamiques positives déclenchées en 2010 et 2011 n'ont malheureusement pas eu l'effet escompté sur l'économie hongroise.

Commerce extérieur

Les dix premiers mois de 2012, les volumes des importations et des exportations ont augmenté de 1,0 % et 2,4 % respectivement. Sur la même période, la valeur des exportations a atteint 19 576 milliards de HUF (67,3 milliards d'euros), tandis que celle des importations a été de 17 816 milliards de HUF (61,3 milliards d'euros). L'excédent de la balance commerciale a atteint 6,1 milliards d'euros, soit 11 millions d'euros de plus que son niveau en 2011. Entre janvier et octobre 2012, la valeur monétaire en HUF du commerce extérieur a augmenté de 4,9 % pour les exportations et de 6,4 % pour les importations. Ceci est principalement dû à la perte de valeur de la monnaie hongroise face à l'euro (-6,1 %).

Le volume des exportations en machinerie et en équipement de transport a baissé de 2,1 %, tandis que le volume des importations a augmenté de 1,1 % sur les 10 premiers mois de 2012. Les exportations des groupes électrogènes et de leurs équipements ont augmenté significativement. Quant aux produits manufacturés, les volumes des exportations et des importations ont augmenté respectivement de 8,1 % et 4,9 %.

L'augmentation des prix en HUF de 18 % en 2012 a fortement influencé le volume des importations en carburant et énergie électrique, -5,2 %. Le volume du gaz naturel a stagné mais celui du pétrole brut et des produits pétroliers a chuté de 10 %.

Concernant le commerce entre la Hongrie et les autres pays membres de l'UE, la valeur des exportations et des importations a augmenté de 2,3 % et 3,4 %, détériorant la balance commerciale

intra-européenne pour la Hongrie de 79 milliards de HUF (0,27 milliard d'euros)¹. Ce phénomène a été inversé grâce aux bons chiffres du commerce extra-européen².

En 2012, la croissance du PIB hongrois a été finalement négative, -2,4 %. Les investissements et la consommation des ménages ont fléchi. La valeur des investissements étrangers stagne au niveau de 4 % du PIB.

L'économie hongroise est une des plus ouvertes dans la région et le commerce représente 60 % du PIB. Le commerce des biens est traditionnellement en déficit mais celui des services reste bénéficiaire. Cette tendance générale a été inversée lors de la crise, due notamment à la baisse brutale des importations. L'Union Européenne est de loin le premier partenaire économique de la Hongrie, suivie par la Chine.

Commerce extérieur

Indicateurs	2007	2008	2009	2010	2011
Importation de biens (<i>millions €</i>)	73,75	84,10	60,01	68,01	78,86
Exportation de biens (<i>millions €</i>)	73,62	83,70	64,06	73,69	86,37
Importation de services (<i>millions €</i>)	12,00	14,30	12,60	11,86	13,10
Exportation de services (<i>millions €</i>)	13,19	15,40	14,11	14,89	16,32

Source: OMC

Principaux secteurs

Le secteur de l'agriculture, qui a occupé une place importante dans l'économie du pays pendant des décennies, ne représente plus que 4,5 % de son PIB et emploie près de 4 % de la population active. Les principaux produits sont les céréales, les légumes et le vin.

Le secteur industriel représente un tiers du PIB et il est très ouvert aux investisseurs étrangers. Les secteurs de l'automobile et de l'électronique sont les deux principaux secteurs industriels et représentent à eux seuls 30 % des exportations du pays et réalisent 15 % du PIB.

Le secteur des services réalise donc les deux tiers restants du PIB hongrois. Tandis que la crise financière a eu un effet dévastateur sur l'industrie hongroise, le secteur des services a su se protéger.

IDE (Investissements directs étrangers)

La Hongrie a le stock d'IDE le plus important en Europe Centrale et Europe de l'Est. Après une dégradation rapide des flux au début de la crise, les IDE ont doucement repris la voie de la

¹ Source : Export Entreprises SA, octobre 2012

² Source : KSH External trade in goods, detailed results, janvier – octobre 2012

croissance. Depuis quelques années, la destination des IDE est aussi en train de changer. L'investissement est de plus en plus destiné vers la production des véhicules de luxe, des systèmes d'énergies renouvelables, le tourisme de luxe et les technologies d'information au lieu des secteurs traditionnels de textile et de l'agroalimentaire. Le pays est attractif pour les investissements étrangers grâce à son système fiscal avantageux et sa position géographique entre l'Est et l'Ouest de l'Europe.

Attirer les investissements directs étrangers est la priorité du gouvernement hongrois. Le ministère des affaires économiques a fondé l'Agence Hongroise de Développement de l'Investissement et du Commerce (ITDH) en 1993. Cette agence continue toujours à assister les entreprises en recherche d'investissement sur le sol hongrois. ITDH offre un service complet « one-stop-shop » pour les investisseurs potentiels pour maintenir l'environnement compétitif du monde des affaires et attirer de plus en plus de sociétés multinationales.

Lors de la crise économique, l'Etat a pris des mesures pour garder l'attractivité du pays. Il a accordé des crédits spéciaux et a établi des programmes de garantie pour contrer les difficultés des banques à octroyer des crédits. La situation administrative a été améliorée en réduisant les formalités et en facilitant l'accord des permis de construire. En plus, le taux d'échange retenu à un niveau bas pour la monnaie hongroise a rendu les investissements en Hongrie moins onéreux. La productivité, qui a atteint son niveau record avant la crise, se maintient toujours à ce niveau. Grâce à ces mesures, de nombreuses sociétés étrangères ont maintenu leurs projets d'investissement lors de la crise et ont aussi localisé en Hongrie leurs services de comptabilité et leurs centres d'appels.

Selon le rapport de développement humain³, le pays a les avantages suivants :

- La Hongrie est le pays le plus avancé dans ses réformes dans la région de l'Europe Centrale.
- Son système financier est également le plus avancé dans sa région.
- Ses infrastructures, la main d'œuvre, et le cadre administratif sont d'une grande qualité.
- L'intégration dans l'UE renforce la stabilité politique et économique et le soutien des organisations internationales réduit les effets de la crise.
- Selon l'indice de développement humain, HDI, le pays occupe la 38^{ème} position parmi les 187 pays, ce qui le place dans le groupe des pays les plus développés.

Les points négatifs :

- La situation des finances publiques est préoccupante et la dette de l'Etat est à un niveau très haut.
- La balance des comptes étrangers est instable.

³ Source : Human Development Report 2011, "Sustainability and Equity: A Better Future for All".

- Du côté de l'ouverture de son économie, le pays est ouvert mais reste très dépendant de ses partenaires européens.
- Les besoins de financement sont généralement satisfaits par des mouvements de capitaux volatiles.
- Les réserves de monnaie sont basses.
- La population a obtenu des crédits en monnaies étrangères et l'inflation qui a suivi la crise a rendu le remboursement des crédits très difficile.
- Les banques ont souffert des pertes lors de la crise financière à cause de rachat de dettes et des investissements spéculatifs.

Secteur de l'énergie

La source d'énergie domestique la plus importante est l'énergie nucléaire. La Hongrie produit des quantités négligeables de gaz naturel, de pétrole brut ou autres carburants fossiles. Le pays est dépendant de ses importations (notamment de la Russie) en matière de carburants. Les principales sources d'énergie demeurent le gaz naturel, le pétrole et le nucléaire. Les énergies renouvelables sont bien en-dessous de la moyenne européenne. La consommation d'énergie en Hongrie est peu différente des autres membres de l'UE : les ménages et les activités commerciales consomment la plus grande partie. La consommation des ménages atteint un tiers de la consommation total du pays⁴.

La situation énergétique de la Hongrie risque de ne pas s'améliorer dans les prochaines années. La crise fiscale provoquant la hausse des taxes et les contrôles abusifs dans le secteur limitent les nouveaux investissements et les projets de développement. Selon une récente étude sur le climat des affaires, conduite en mars 2012, la consommation en gaz naturel des entreprises augmente, la demande en électricité stagne et la consommation en carburant diminue. Les entreprises prévoient une augmentation des prix du gaz naturel et de l'électricité. Les intentions de changer de fournisseur en gaz naturel diminue tandis que celles pour le fournisseur d'électricité augmente.

Du côté des ménages aussi, on prévoit une stagnation de la demande en énergies. Il n'y aura pas non plus de changement significatif dans la structure des ressources. Si la proportion des hydrocarbures diminue, l'importation d'électricité augmentera, entraînant la baisse de la part de la production domestique. En 2013, on prévoit une augmentation de l'utilisation du gaz naturel par les ménages mais la baisse de l'utilisation de cette ressource pour la production d'électricité. La demande en gaz naturel ne devrait donc pas subir de changement. La demande en pétrole continue toujours de baisser. Après une baisse de 3 % en 2012, on s'attend à une nouvelle baisse d'au moins 1 % en 2013. Les énergies renouvelables, qui peinent à décoller, peuvent même voir leur part de marché diminuer⁵.

⁴ Source : ec.europa.eu/energy/energy.../hu/mix_hu_hu.pdf

⁵ Source : <http://gkienergia.hu/content/magyar-gazdasag-es-energiaszektor-helyzete-kilatasai-2012-2013-ra>

1.2. Les politiques nationales en matière de TRM et sa présentation

1.2.1. Développement des infrastructures et leur financement

Les politiques de développement des infrastructures en Hongrie sont largement influencées par les politiques de développement régionales de l'Union Européenne. Grâce au soutien de l'UE à hauteur de 6 milliards d'euros sur la période 2007-2013 pour le développement de la Hongrie, le pays a pu doubler son réseau d'autoroutes. Pourtant, les sections Est-Ouest et Nord-Sud des routes transeuropéennes sont loin d'être terminées. L'autoroute M8, traversant le pays de l'Est à l'Ouest est en phase de projet. En plus de la construction d'autoroutes nouvelles, la maintenance des autoroutes existantes et l'élargissement du périphérique de Budapest sont des projets prioritaires. La modernisation des autoroutes M1 et M6, débutée en 2011, devrait s'achever courant 2013 mais la crise pèse sur leur financement et pourrait retarder la fin des travaux. A noter que ces projets sont financés à hauteur de 85 % par l'Union Européenne. En construisant de nouvelles autoroutes, l'Etat hongrois prévoit de diminuer le trafic sur les routes nationales et améliorer leur sécurité.

En matière de transport, le secteur domestique est très peu diversifié. Le rail et le transport fluvial sont très peu répandus. Pourtant, la localisation géographique est assez bonne pour permettre leur développement. Le pays est un territoire de transit entre l'Est et l'Ouest et pourrait devenir un hub de logistique dans la région. C'est la raison pour laquelle les centres logistiques sont actuellement en construction le long des principaux axes, mais les voies ferrées nécessitent une véritable modernisation pour supporter le futur trafic vers ces centres. La situation des voies navigables est encore pire. La navigabilité sur le Danube dépend du niveau de l'eau et le transport sur la rivière Tisza est quasiment inexistant, faute d'investissement.

Dans le second semestre de 2012, le volume de biens transportés a augmenté de 10 % par rapport à la même période en 2011. La répartition des modes a stagné bien que de timides augmentations en transport par voie navigable ont été constatées.

1.2.2. Les infrastructures et leur utilisation

Réseau d'infrastructures

Longueur de routes	31 698 km
Densité de routes	1,71 km / km ²
Longueur des autoroutes	1 321 km
Longueur des voies ferrées	7 183 km
Longueur des voies navigables	1 600 km

Source : KSH, Institut de statistiques hongrois

Principaux axes de transport routier en Hongrie



Les principales autoroutes sont M1, M3, M5, M7, M6, M9 et M35 (en violet) et le contournement de Budapest, M0 (en jaune).

L'autoroute M8 qui aura 2x2 voies est actuellement en phase de projet et reliera l'autoroute M4 près de Szolnok à la frontière autrichienne près de Szentgotthard. L'intérêt principal du projet est de construire un axe Est-Ouest dans la partie centrale du pays et de diminuer ainsi la charge de la route Vienne-Budapest-Szolnok. L'autoroute de Budapest, M9, est en train d'être prolongée. Selon les projets existants, la M9 devrait couper M8 (Bishop Molnári), M7 (Zalaegerszeg – Nagykanizsa), la route nationale 61 (Mumbai - Dombóvár – Szekszard) et l'autoroute M5 de Szatymaz – Szeged. L'autoroute M3 relie Budapest à l'Est, en passant par Nyíregyháza dans la section Nord-est. Actuellement, la partie entre Budapest et Nyíregyháza est opérationnelle mais les travaux sur la section entre Mátészalka et Nyíregyháza devraient commencer fin 2013.

L'autoroute M0, appelée également le « ring », est l'autoroute périphérique de Budapest. La longueur finale projetée est de 108 km. En 2008, près de 79 km ont déjà été construits. La partie Sud de l'autoroute (2x3 voies) est partiellement en construction.

Afin de soutenir les projets de développement des routes nationales, le gouvernement actuel a adopté un paquet de mesures, financé par les droits d'accises. Le gouvernement prévoit de léguer au secteur privé la construction et l'exploitation des autoroutes.

1.3. Données de cadrage du secteur du TRM en Hongrie

1.3.1. TRM en Hongrie, données 2011

Structure du TRM sous pavillon hongrois en 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km chargés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	182 839	34 529	100%	189	2 368
Transport national	149 662	10 534	30,5%	70	864
Transport international*	33 177	23 995	69,5%	723	1 505
dont transport international marchandises chargées en Hongrie	11 195	7 853	22,7%	701	513
dont transport International marchandises déchargées en Hongrie	10 133	6 950	20,1%	686	435
dont transport international entre pays tiers	9 948	8 642	25,0%	869	520
dont cabotage	1 902	550	1,6%	289	37

Source : KSH

*sur le territoire national et à l'étranger

En terme de tonnage, le transport international représente 18 % du poids global transporté par les transporteurs hongrois tandis qu'en terme de volume, le TRM international représente près de 70 % du total. Ceci s'explique par le faible kilométrage moyen au niveau national.

Evolution du TRM sous pavillon hongrois

millions de t.km

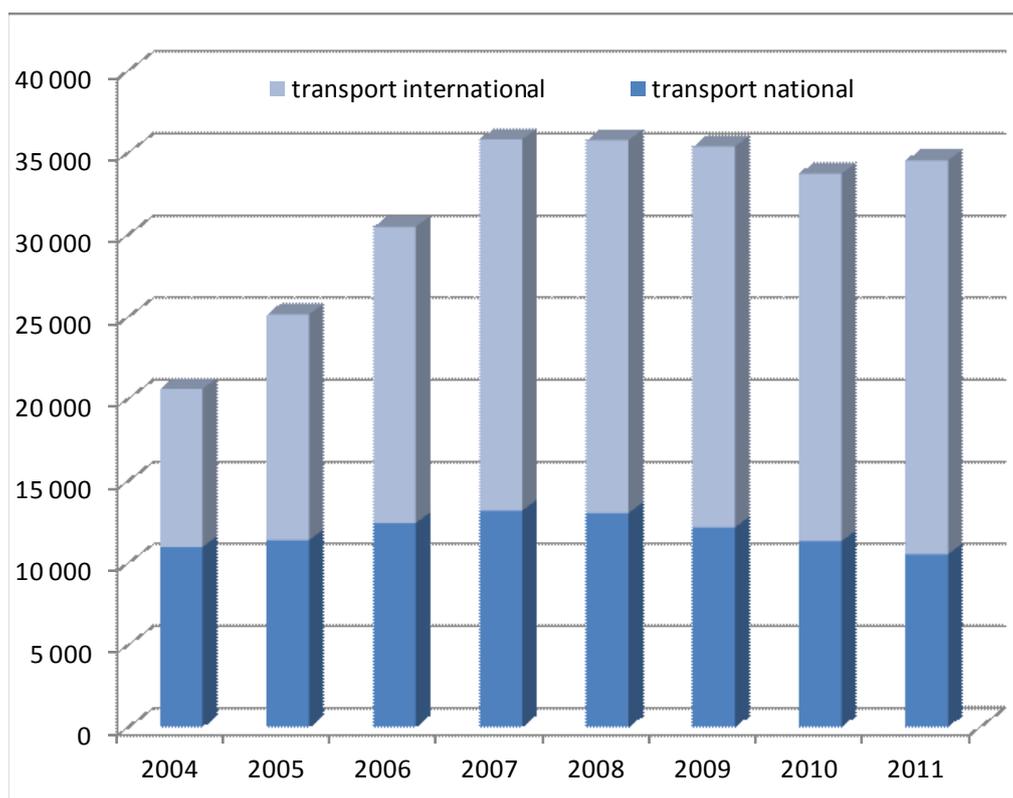
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	20 608	25 152	30 479	35 805	35 759	35 373	33 721	34 529
transport national	10 977	11 394	12 425	13 186	13 043	12 171	11 329	10 534
transport international	9 632	13 758	18 054	22 619	22 716	23 203	22 392	23 995
dont transport international marchandises chargées en Hongrie	4 257	6 041	7 513	8 525	8 534	7 998	7 301	7 853
dont transport International marchandises déchargées en Hongrie	3 953	5 196	6 506	7 372	6 873	6 624	6 485	6 950
dont transport international entre pays tiers	1 330	2 420	3 954	6 597	7 141	8 295	8 186	8 642
dont cabotage	92	100	80	126	168	285	421	550

Source : KSH

* sur le territoire national et à l'étranger

Les données montrent que le TRM hongrois a fait d'importants progrès depuis l'entrée du pays dans l'UE. Notamment, le TRM international qui a connu un taux de croissance moyen de 15 % sur la période 2004-2011 est un témoin incontestable. La croissance a été plus rapide jusqu'en 2008 avec un pic de 43 % en 2005. La stagnation pendant la crise de 2008-2009 et la baisse en 2010 ont été difficiles pour le secteur. Une reprise semble pourtant se dessiner depuis 2011. Les données 2012 confirmeront-elles cette tendance ?

Evolution du TRM sous pavillon hongrois, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : -0,6 %
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : 13,9 %
 Source : KSH

Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2011

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	182 839	34 529	75,9%
Rail	47 424	9 118	20,0%
Voies navigables	7 175	1 840	4,0%

Source : Office Hongrois de Statistiques, KSH

Tels que décrits un peu plus haut, les modes de transport ne sont pas très diversifiés. Le TRM assure 76 % du transport de marchandises total du pays.

Selon les données du tableau suivant, le transport pour compte propre se concentre principalement dans le secteur du transport routier national. En international, seul 4 % du volume est concerné par le compte propre. D'ailleurs, la différence de kilométrage moyen montre que le transport pour compte propre est un transport de proximité.

TRM du pavillon hongrois, selon la nature du transport, le type de société et l'activité principale, 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Distance à vide
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km	%
Total	182 840	34 528	100%	189	22,6%
Nature du transport					
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km	%
Compte propre	50 333	3 765	11%	75	31,4%
dont transport national	48 687	2 770	8%	nd	nd
dont transport international*	1 646	995	3%	nd	nd
Compte d'autrui	132 507	30 763	89%	232	20,5%
dont transport national	101 007	7 777	23%	nd	nd
dont entreprises de transport	65 829	5 538	16%	nd	nd
dont entreprises d'autres secteurs	35 178	2 239	6%	nd	nd
dont transport international*	31 500	22 986	67%	nd	nd
dont entreprises de transport	24 525	18 342	53%	nd	nd
dont entreprises d'autres secteurs	6 975	4 644	13%	nd	nd
Selon activité principale					
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km	%
Transports et auxiliaires	90 354	23 880	69%	264	nd
Autres secteurs	42 153	6 883	20%	163	nd

Source : KSH, données révisées légèrement différentes de celles d'Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

TRM du pavillon hongrois selon la nature du transport, 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés**	Distance à vide
	milliers de t	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km	%
Total	182 839	34 529	100%	189	3 058	22,6%
Compte propre	50 333	3 767	10,9%	75	590	31,4%
dont transport national	48 662	2 769	8,0%	57	499	33%
dont transport international*	1 671	998	2,9%	597	91	23%
dont transport international marchandises chargées en Hongrie	735	389	1,1%	529	nd	nd
dont transport International marchandises déchargées en Hongrie	660	357	1,0%	541	nd	
dont transport international entre pays tiers	226	243	0,7%	1 075	nd	
dont cabotage	49	9	0,0%	184	nd	
Compte d'autrui	132 506	30 762	89,1%	232	2 468	20,5%
dont transport national	101 000	7 765	22,5%	77	851	38%
dont transport international*	31 507	22 997	66,6%	730	1 617	11%
dont transport international marchandises chargées en Hongrie	10 460	7 463	21,6%	713	nd	nd
dont transport International marchandises déchargées en Hongrie	9 473	6 593	19,1%	696	nd	
dont transport international entre pays tiers	9 722	8 400	24,3%	864	nd	
dont cabotage	1 852	541	1,6%	292	nd	

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

** chargé et vide

Cabotage

millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cabotage du pavillon hongrois	92	100	80	126	168	285	421	550
Croissance annuel du cabotage du pavillon hongrois depuis l'autorisation de cabotage	officiellement non autorisé à caboter					x1,7	x1,5	x1,3
Cabotage en Hongrie	29	28	37	7	20	42	21	71
Taux de pénétration du cabotage	0,26%	0,24%	0,27%	0,05%	0,15%	0,35%	0,19%	0,67%

Source : Eurostat

Le cabotage ne représente que 1,6 % des tonnes.kilomètres réalisées par le pavillon hongrois, mais il ne cesse de se développer. L'ouverture du TRM en Europe bénéficie fortement au TRM hongrois qui devrait, dans les années à venir, prendre de nouvelles parts de marché et augmenter son cabotage. De l'autre côté, le cabotage en Hongrie reste négligeable.

TRM du pavillon hongrois selon le type de véhicule et la classe de PTAC, 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées	Véhicules.kilomètres réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	millions de véhicules.km
TOTAL	182 839	34 528	3 058
Porteurs de 3,5t à 4,99t	5 242	182	100
Porteurs de 5t à 9,99t	38 711	2 979	622
Porteurs de 10t et plus	43 258	2 964	349
Remorques et semi-remorques	95 628	28 404	1 967

Source : KSH

Parc hongrois de véhicules selon PTAC, 2011

	Sociétés	Entreprises Individuelles	TOTAL
Porteurs	226 643	173 566	400 209
dont			
porteurs de PTAC de moins de 3,5t	199 087	164 829	363 916
porteurs de PTAC de plus de 3,5t	27 556	8 737	36 293
dont			
<i>véhicules de PTAC de 3,5t à 4,9t</i>	<i>4 804</i>	<i>1 977</i>	<i>6 781</i>
<i>véhicules de PTAC de 5t à 7,49t</i>	<i>9 376</i>	<i>2 868</i>	<i>12 244</i>
<i>véhicules de PTAC de 7,5t à 9,9t</i>	<i>5 870</i>	<i>2 089</i>	<i>7 959</i>
<i>véhicules de PTAC de 10t à 14,9t</i>	<i>6 340</i>	<i>1 572</i>	<i>7 912</i>
<i>véhicules de PTAC de 15t à 19,9t</i>	<i>1 110</i>	<i>219</i>	<i>1 329</i>
<i>véhicules de PTAC de 20t et plus</i>	<i>56</i>	<i>12</i>	<i>68</i>
Tracteurs routiers	nd	nd	50 258
Remorques*	nd	nd	396 080
Semi-remorques*	nd	nd	30 851

Source : Eurostat et KSH

*données Eurostat 2008. Le nombre de remorques comprend tous les remorques professionnels et ceux destinés à l'usage privé des ménages

Les entreprises de transport hongroises sont plutôt des petites structures ayant, dans plus de 70 % des cas, moins de 5 employés.

Nombre d'entreprises de TRM* selon la taille de l'entreprise

	2011
TOTAL	21 795
dont	
taille d'effectif inconnue	3 131
classe d'effectif de 1 à 4 salariés	15 871
classe d'effectif de 5 à 9 salariés	1 599
classe d'effectif de 10 à 19 salariés	717
classe d'effectif de 20 à 49 salariés	345
classe d'effectif de 50 à 249 salariés	122
classe d'effectif de 250 salariés et plus	10

Source : KSH

* entreprises appartenant à la classe 4941 de la NACE Rev.2

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Hongrie, 2010

Nombre d'entreprises	16 477
CA – millions €	3 762
Coûts du personnel salarié– millions €	469
dont salaires et traitements - millions € (a)	390
dont charges sociales - millions € (b)	79
Taux de charges patronales apparent (b/a)	20,1%
Nombre de personnes occupées	62 390
dont personnes occupées non-rémunérées	9 922
dont salariés	52 468
part des salariés dans l'effectif total	84%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	3,8
Coût moyen du personnel salarié en €	8 933
Valeur Ajoutée par salarié en €	17 800
CA par personne occupée en €	60 300
Investissement par personne occupée en €	2 400
Taux d'investissement (Investissement/CA)	16,2%

Source : Eurostat

Les données Eurostat qui viennent d'être présentées sont issues d'une enquête différente de celle qui a été utilisée dans les tableaux précédents. Selon cette enquête, les entreprises de TRM hongroises souffrent d'une valeur ajoutée et d'un niveau d'investissement moindres que dans les pays occidentaux. Les prix de transport très bas pénalisant les taux de marge en seraient la cause principale.

2. Présentation du TRM hongrois

2.1. L'Organisation du secteur

2.1.1. Organisations professionnelles MKFE et NiT

MKFE – Association hongroise des transporteurs routiers⁶

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, la protection du marché, la préservation de la compétitivité internationale ainsi que le respect social dans le TRM et la protection des professionnels. Elle fournit à ses membres des informations mises à jour en continu.

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 privés⁷

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.

2.1.2. 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 salariés⁸.

2.1.3. 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 développement⁹.

⁶ Source : <http://www.mkfe.hu>

⁷ Source : <http://www.nit.hu>

⁸ Source : <http://www.nehgosz.hu>

⁹ Source : <http://www.kti.hu>

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. 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.

2.2. Les Contrôles et les Infractions

2.2.1. Objectifs et missions

L'Autorité Nationale des Transports (NKH en hongrois) a été fondée en 2007 par le ministère chargé des transports. C'est le seule 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 l'équipement et l'infrastructure de transports selon les lois en vigueur et les besoins en sécurité routière.

La NKH réalise des contrôles sur le site et sur la route¹⁰ :

- Elle vérifie le respect de la réglementation pour le transport des matières dangereuses,
- Elle vérifie la bonne utilisation des chronotachygraphes et le respect de la réglementation en la matière,
- Elle s'assure du respect des règles de conduite,
- Elle contrôle tous les documents et permis nécessaires,
- Elle contrôle techniquement les véhicules,
- Elle vérifie la bonne disposition des marchandises à bord du véhicule et la répartition du poids sur les essieux,
- Sur site, elle peut vérifier le respect de la réglementation concernant les congés payés,
- Pendant le contrôle sur site, un véhicule mobile de l'organisme contrôle chaque véhicule présent sur le site, les chronotachygraphes et la documentation.

¹⁰ Source : <http://kozutiszallitas.ertekesitesmegoldasok.hu/judasgepek.html>

2.2.2. La politique de contrôles

Selon le décret 263/2006 sur l’Autorité Nationale des Transports, l’Office des Véhicules de Transport Routier est l’autorité de première instance. D’après le paragraphe 4, l’Inspection Générale de la Circulation est aussi compétente sur le territoire urbain.

Analyse de la politique

Autorités¹¹:

Légende: N – national I – international C – contrôles sur site

Contrôles	Autorité des Transports	Police	Douanes	Autorité de gestion des catastrophes	Inspection du Travail
Autorisation de transport national et international	N, I, C	N, I, C	International et peut agir sur le national	x	x
Heures de conduite et de pause	N, I, C	N, I, C	International et peut agir sur le national	x	Sur site mais peut agir sur la route
Usage de tachygraphe, contrôle des disques	N, I, C	N, I, C	N, I	x	Sur site mais peut agir sur la route
Matières dangereuses	N, I, C	N, I, C	N, I, C	N, I, C	x
Transport de produits périssables et d'animaux vivants	N, I, C	N, I, C	International et peut agir sur le national	x	x
Transport de marchandises en location	N, I, C	N, I, C	International et peut agir sur le national	x	x
Caractéristiques techniques, environnementales et de sécurité des véhicules	N, I, C	N, I, C	International et peut agir sur le national	x	x
Poids et taille du véhicule, poids par essieu	N, I, C	N, I, C	N, I	N, I	x
Respect de la documentation pour le TRM international	N, I, C	N, I, C	International et peut agir sur le national	x	x
Limitations pour les PL	N, I, C	N, I, C	International et peut agir sur le national	x	x
Usage ou exploitation de personnel sur le marché hongrois avec une plaque d'immatriculation étrangère	N, I, C	N, I, C	N, I	x	x

¹¹ Source : Matériel interne à l’Office de véhicules de transport routier

L'Autorité Nationale des Transports coopère activement avec la Police Nationale, l'Autorité Nationale Fiscale et des Douanes et l'Autorité de Gestion des Catastrophes. Elles sont toutes membres du groupe Euro Contrôle Route et de l'organisation TISPOL et travaillent avec MIDT Corte.

Actuellement, 150-170 inspecteurs travaillent activement au niveau national. La police nationale et l'Autorité fiscale et des Douanes ont chacune près de 300 personnes dédiées aux contrôles de transports. Au sein de l'Office des Véhicules de Transport Routier, le département de contrôles routiers est responsable de la coordination des contrôles.

Contrôles sur la route

En 2012, l'équivalent de 366 891 jours de conduite a été contrôlé sur les routes hongroises. Ces dernières années, 30 à 40 % des contrôles ont concerné les étrangers. En 2012, 3 200 PV ont été distribués. Les contrôles sur les routes ont été principalement effectués par la police et l'Autorité de Gestion des Catastrophes. Les contrôles ont révélé les infractions les plus courantes :

- Violation de la réglementation sur le temps de conduite et de repos,
- Dépassement du poids autorisé,
- Manipulation du chronotachygraphe,
- Manque de document.

Les contrôles sont basés sur le Système des Documents de Transport (TDS). Tous les documents sont demandés afin d'identifier le conducteur, le propriétaire du véhicule, le type de transport, l'origine des marchandises, la destination, le type et l'origine des matières dangereuses et l'équipement de protection.

Contrôles du chronotachygraphe :

Pendant les contrôles du tachygraphe, l'infraction la plus constatée a été la violation de l'article 7 de CE/561/2009, c'est-à-dire le non respect de la réglementation sur la pause obligatoire après 4,5 heures de conduite. La seconde infraction la plus courante est celle du non-respect de la pause journalière, suivie par d'autres infractions sur le temps de conduite. Il a été constaté que certains conducteurs utilisent plus d'une carte valide pour échapper à la réglementation et manipulent les machines embarquées. Le taux de conducteurs étrangers dans les infractions sanctionnées est de 20 à 25 %.

Contrôles sur site

En 2012, l'équivalent de 232 312 jours de conduite a été contrôlé sur site. Il existe deux types de contrôles sur site :

- Vérification des données de l'entreprise, aspects administratifs et légaux,

- Vérification des ateliers, contrôle des données enregistrées, de l'authenticité de l'équipement, de l'isolation des cartes.

La réglementation hongroise ne permet pas la distribution d'amendes aux entreprises mais permet de les fermer temporairement ou de limiter leurs opérations (ou de celles de l'atelier). Les infractions les plus couramment constatées sont le manque d'enregistrement ou le mauvais enregistrement des données du tachygraphe et le manque de formation des conducteurs. Les inspections sont aussi conduites par les autorités fiscales et des douanes. Il n'y a pas de données publiées sur leurs inspections.

2.2.3. Les sanctions

L'une des sanctions à l'exercice du TRM concerne le retrait de la licence. La loi sur le transport routier prévoit deux cas de retrait de licence : un retrait complet et un retrait temporaire.

Le retrait complet de la licence intervient dans les cas suivants :

- lorsque le transporteur ne respecte plus les conditions d'obtention de la licence et en particulier l'honorabilité, la situation financière et la capacité professionnelle,
- lorsque le transporteur a transmis des informations incorrectes pour l'obtention de la licence,
- lorsque le transporteur a été interdit d'exercer la profession,
- lorsque le transporteur n'exerce pas d'activité de transport routier dans les 6 mois qui suivent l'obtention de la licence.

Le retrait temporaire de la licence intervient dans les cas suivants :

- lorsque le transporteur ne respecte pas le temps de travail des conducteurs et les temps de repos,
- lorsque le transporteur modifie les données du chronotachygraphe,
- lorsque le transporteur ne communique pas les informations aux organismes concernés dans les délais,
- lorsque le transporteur n'a pas payé les vignettes,
- lorsque le transporteur ne respecte pas la réglementation relative aux dimensions et poids du véhicule.

Dans les cas cités ci-dessus, l'entrepreneur se voit retirer un certain nombre de duplicatas de licences. La détermination du nombre de copies conformes de licences à retirer se calcule en fonction de la gravité de l'infraction et du nombre de duplicatas détenus par le transporteur. Les sanctions suivantes sont fixées par le décret 156/2009 (VII/29) :

Types d'infraction et leur montant (première partie)¹²:

N°	Type d'infraction	Montant en €			
Exercice de transport sans licence ou des documents manquant ou endommagés					
1	Absence de licence internationale/communautaire	1 000,00 €			
2	Exercice du transport routier par un véhicule qui n'est pas déclaré sur la licence	666,70 €			
3	Exercice du transport routier par un conducteur qui ne possède pas l'attestation conducteur requise	1 000,00 €			
4	Exercice du transport routier par un conducteur qui ne possède pas la qualification requise	333,30 €			
Violations des règlements sur la détention d'autorisation					
5	Exercice du transport routier sans détenir l'autorisation requise dans un véhicule	2 000,00 €			
Cabotage					
6	Exercice du cabotage sur le territoire hongrois sans avoir l'autorisation requise	2 000,00 €			
Violation du règlement sur les temps de conduite et pauses obligatoires					
		Intervalle	EUR	Intervalle	EUR
7	Dépassement du temps maximal de conduite journalier de 9h, si 10 heures non permises				
		9 h <...< 9 h 30	33,30 €	10 h 30 <...< 11 h	400,00 €
		9 h 30 <...< 10 h	100,00 €	11 h <...< 11 h 30	666,70 €
		10 h <...< 10 h 30	266,70 €	11 h 30 <...	1 000,00 €
8	Dépassement de l'extension à 10 heures du temps maximal de conduite				
		10 h <...< 10 h 30	33,30 €	11 h 30 <...< 12 h	400,00 €
		10 h 30 <...< 11 h	100,00 €	12 h <...< 12 h 30	666,70 €
		11 h <...< 11 h 30	266,70 €	12 h 30 <...	1 000,00 €
9	Dépassement du temps maximal hebdomadaire de conduite				
		56 h <...< 58 h	33,30 €	66 h <...< 70 h	400,00 €
		58 h <...< 60 h	100,00 €	70 h <...< 75 h	666,70 €
		60 h <...< 66 h	266,70 €	75 h <...	1 000,00 €
10	Dépassement de la durée de conduite totale pendant la période de 2 semaines dans l'exécution du transport routier				
		90 h <...< 95 h	33,30 €	108 h <...< 112 h 30	400,00 €
		95 h <...< 100 h	100,00 €	112 h 30 <...< 117 h	666,70 €
		100 h <...< 108 h	266,70 €	117 h <...	1 000,00 €
11	Dépassement du temps de conduite non interrompu de 4,5h				
		4 h 30 <...< 4 h 45	33,30 €	5 h 30 <...< 6 h	400,00 €
		4 h 45 <...< 5 h	100,00 €	6 h <...< 6 h 30	666,70 €
		5 h <...< 5 h 30	266,70 €	6 h 30 <...	1 000,00 €
12	Réduction des heures de repos journalier de 11h , si 9h non permises				
		10 h 30 <...< 11 h	33,30 €	8 h 30 <...< 9 h 15	400,00 €
		10 h <...< 10 h 30	100,00 €	7 h 45 <...< 8 h 30	666,70 €
		9 h 15 <...< 10 h	266,70 €	...< 7 h 45	1 000,00 €
13	Réduction des heures de repos journalier de 9h				
		8 h 30 <...< 9 h	33,30 €	7 h <...< 7 h 30	400,00 €
		8 h <...< 8 h 30	100,00 €	6 h 30 <...< 7 h	666,70 €
		7 h 30 <...< 8 h	266,70 €	...< 6 h 30	1 000,00 €
14	Réduction des heures de repos hebdomadaire de 45, si réduction non permise				
		44 h <...< 45 h	33,30 €	36 h <...< 39 h	400,00 €
		42 h <...< 44 h	100,00 €	33 h <...< 36 h	666,70 €
		39 h <...< 42 h	266,70 €	...< 33 h	1 000,00 €

¹² Source : Décret gouvernemental n°156/2009 (VII. 29)

Types d'infraction et leur montant (seconde partie)¹³

N°	Type d'infraction	Montant en €
Violation du règlement sur le tachygraphe numérique		
15	Exercice du transport routier par un véhicule qui n'est pas équipé d'un appareil d'enregistrement numérique	1 333,30 €
16	Appareil d'enregistrement numérique qui n'est pas été soumis à l'étalonnage	1 000,00 €
17	Appareil d'enregistrement numérique qui fonctionne incorrectement ou qui a cessé de fonctionner	1 333,30 €
18	Exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique qui n'a pas été soumis à l'examen périodique	1 000,00 €
19	Exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique auquel des appareils interdits ont été branchés en provoquant son dysfonctionnement	2 666,70 €
20	Présence à bord d'appareils pouvant manipuler les données numériques ou les données imprimées	2 666,70 €
21	Carte conducteur non valable ou endommagée	666,70 €
22	Indisponibilité des derniers 365 jours de stockage des données de l'appareil d'enregistrement	1 333,30 €
23	Dans le cas où après l'expiration de la période de conduite du véhicule, le conducteur continue le transport routier sans avoir de carte de conducteur valable ou en ayant une carte endommagée	1 333,30 €
24	La présentation, pendant le contrôle à l'entreprise, de données incomplètes concernant les périodes de l'activité du conducteur - pour chaque jour	1 333,30 €
25	La non-présentation, pendant le contrôle de l'entreprise, des données téléchargées du tachygraphe numérique et de la carte de conducteur, stockées normalement dans l'entreprise - pour chaque jour	1 333,30 €
26	Manipulation des données enregistrées sur l'appareil d'enregistrement numérique, sur la carte de conducteur ou sur la carte de l'entreprise	2 000,00 €
27	Manipulation du fonctionnement de l'appareil d'enregistrement installé dans un véhicule	2 666,70 €
28	Documentation insuffisante	100,00 €

¹³ Source : Décret gouvernemental n°156/2009 (VII. 29)

2.3. Formes d'entreprises, conditions et coûts de création

Il existe en Hongrie diverses formes juridiques de sociétés, dont les principales sont les entreprises individuelles (312 000), les sociétés anonymes (385 000) et les sociétés à responsabilité limitée (240 000). Le 31 décembre 2011, il existait en Hongrie un nombre total de 1 790 000 de sociétés¹⁴.

Chaque forme de société a une forme légale différente lui conférant des responsabilités plus ou moins importantes. Les responsabilités des sociétés étant très détaillées, l'étude va se concentrer sur les sociétés à responsabilité limitée, qui sont largement utilisées dans le transport routier de marchandises. Elles sont facilement repérables grâce à l'abréviation Kft équivalente à S.A.R.L. en français.

Une Kft peut avoir plusieurs milliards de chiffre d'affaires par an et peut avoir un nombre illimité d'actionnaires. Les sociétés anonymes doivent avoir un capital minimum plus important qu'une Kft. Lors de l'établissement d'une grande société où le nombre d'actionnaires peut varier constamment, il serait préférable de choisir une société par actions (appelée Zrt.), sous forme de société anonyme, société par actions simplifiée ou société en commandite par actions. Une Zrt peut facilement et sans complication réaliser l'achat et la vente de titres d'autres sociétés.

Au 1er mars 2012, les droits d'établissement à acquitter lors de l'enregistrement des sociétés ont augmenté. Au 1^{er} janvier 2012, la possibilité d'établir une société en une heure a été supprimée. Depuis, il faut avoir été contrôlé par l'Autorité Nationale Fiscale avant l'ouverture de la société. Cette autorité peut refuser d'accorder un numéro fiscal nécessaire pour l'établissement de la société. Une Kft doit avoir un capital minimum de 500 000 HUF (près de 1 755 €) mais sa composition et disponibilité peuvent varier. Si la Kft est unipersonnelle, le paiement d'un capital minimum de 350 € est suffisant pour l'établissement. Le reste (1 405 €) peut être rendu disponible un an après l'établissement. S'il y a plusieurs actionnaires, il est nécessaire d'avoir 877,50 € le jour de l'établissement, le reste peut être payé dans l'année suivant l'établissement. Pour les sociétés anonymes, le capital minimum est passé de 70 200 € à 17 550 €. La modération du capital minimum demandé a encouragé l'établissement de sociétés en Hongrie.

Comment établir une société en Hongrie

L'enregistrement d'une société dans le registre du commerce est fait sous demande au tribunal de commerce. La demande d'application pour l'enregistrement de la société doit être envoyée par voie électronique par le représentant légal de la société. En cas de changement dans le registre, la procédure est la même. Depuis le 1^{er} mars 2012, le tribunal de commerce demande des frais d'enregistrement de 175,50 € si l'enregistrement ne nécessite aucune démarche spécifique. Sinon, le montant des frais monte à 351 € s'il y a des mentions spécifiques à écrire sur le Kbis.

¹⁴ Source : Site internet de l'Office Hongrois de Statistiques, <http://www.ksh.hu>

La demande d'enregistrement doit être accompagnée par les documents suivants¹⁵ :

- Statut juridique,
- Permis de l'Autorité fiscale,
- Si la société souhaite réserver un nom, la copie du document certifiant la disponibilité du nom,
- Justificatif de domiciliation,
- En cas de participation d'une autre société étrangère, le Kbis de cette dernière et sa traduction en hongrois,
- Document prouvant que l'associé étranger est autorisé à entreprendre en Hongrie,
- Document sur les personnes ayant pouvoir dans la gestion de la société : organigramme de la future société précisant le gérant, les membres du conseil d'administration, les informations sur d'éventuelles élections...
- Le certificat de la signature électronique si son utilisation est prévue,
- Lettre de l'auditeur attestant l'acceptation de sa mission,
- Certificat de paiement des frais d'enregistrement et de publication,
- L'autorisation du représentant légal et le certificat de droit à représenter,
- Tout document nécessaire pour déterminer le numéro de TVA.

Lors de la création de la société, les dépenses suivantes sont à prévoir¹⁶:

- Frais de préparation du statut juridique par un avocat,
- Frais d'attestation de la signature authentique de 1 500 HUF (5,50 €),
- En cas de contribution sous forme de patrimoine, la copie de l'acte de propriété de 6 250 HUF (22 €),
- Frais de traduction du Kbis étranger,
- Paiement d'au moins la moitié du dépôt en espèces dont la nouvelle société sera bénéficiaire,
- Frais d'enregistrement de 50 000 HUF (175,50 €) ou 100 000 HUF (351 €) selon le cas,
- Frais de publication de 3 000 HUF (11 €).

Ouverture de compte en banque

Les sociétés à but lucratif doivent garder leurs actifs financiers sur un compte en banque dont les mouvements peuvent être facilement suivis.

Pour payer la part du capital d'une Kft., un compte en banque doit être ouvert dans les 8 jours suivant la création de la société et le montant correspondant doit y être déposé. Le tribunal de commerce ne demande pas l'attestation de la banque de paiement de la part du capital mais ce document doit être archivé. En cas de création de Zrt, la part de capital comme indiquée dans le

¹⁵ Source : <http://www.eures-t-danubius.eu>

¹⁶ Source : https://ugyintezes.magyarorszag.hu/ugyek/410009/Ceg_alapitasa20091202.html?ugy=kft.html,

statut juridique doit être déposée à la banque avant que la demande ne soit adressée au tribunal. Dans ce cas, le document obtenu de la banque attestant le paiement des parts de capital doit être joint à la demande adressée au tribunal¹⁷.

2.4. Fiscalité générale et spécifique s'appliquant au TRM en Hongrie

2.4.1. Fiscalité nationale générale

Impôt sur le revenu des personnes physiques¹⁸

Les personnes qui résident en Hongrie, qui y séjournent plus de 183 jours par an ou celles qui possèdent un bien immobilier, sont imposables au titre de l'impôt sur le revenu quel que soit le pays d'origine des ressources. Dans le cas où une personne imposable séjourne moins de 183 jours en Hongrie, elle est imposable sur la part de son revenu annuel au prorata du nombre de jours passés en Hongrie. Les déclarations de revenu doivent être envoyées par voie postale au plus tard le 3^{ème} lundi du mois de mai. Si la personne remplit une des conditions citées ci-dessus, elle doit se déclarer aux autorités et demander un identifiant de contribuable.

Les taux d'imposition du revenu annuel sont comme suit :

- Tranche de 0 % :
Selon la situation familiale, le nombre d'enfants et la catégorie socioprofessionnelle de l'individu, une tranche de revenu non imposée (un abattement) peut être accordée par l'administration fiscale.

- Taux de 16 % :
Sur la base de déclarations consolidées (prenant en compte tout revenu foncier, revenu de capital, salaires, ...), un taux unique de 16 % est appliqué à la totalité du revenu annuel¹⁹.

Jusqu'en 2013, l'impôt sur le revenu comportait deux tranches. Une première tranche de revenu jusqu'à près de 8 500 € brut/an n'était pas imposable. Le taux de 16 % s'appliquait donc sur la partie du revenu dépassant ce montant. Ce système a été abandonné au profit d'un calcul d'abattement personnalisé. Un autre changement important concerne la cotisation pour les

¹⁷ Source : <http://members.chello.hu/imrenefarkas/kft.htm>

¹⁸ Source : http://europa.eu/youreurope/citizens/work/abroad/taxes/hungary/employed_hu.htm

¹⁹ Source : http://www.nav.gov.hu/nav/szolgaltatasok/adokulcsok_jarulekmertekek/adotablak/sav.html#2012

retraites. Les individus qui gagnent plus de 27 804 € brut/an devront payer à partir de 2014 un supplément de 10 % de cotisation pour la retraite²⁰.

Impôt sur les sociétés

Toute société établie en Hongrie ainsi que celles ayant gardé leur centre de gestion en Hongrie doivent payer l'impôt sur les sociétés. Les sociétés résidentes doivent payer leur impôt sur la totalité de leur activité globale. Celles ayant une partie de leur activité en Hongrie payent leur impôt au prorata du chiffre d'affaires réalisé en Hongrie²¹.

Le taux d'imposition des sociétés a récemment été diminué à 10 % sur une première tranche de revenus allant jusqu'à 500 millions de HUF (1,75 million d'euros). Les revenus dépassant cette tranche sont imposés à 19 %. Les sociétés d'énergie et de télécommunication ainsi que les institutions financières sont soumises à des suppléments d'impôt calculés sur la base de leur revenu. Les entreprises de TRM ne subissent aucun autre impôt supplémentaire sur leur bénéfice. En cas de perte, 50 % de la perte peut être déduit du bénéfice des années suivantes sans restriction de durée²².

Taxe locale sur les industries

La base de cette taxe est le bénéfice avant impôt des sociétés industrielles. Le calcul de la base diffère de celui utilisé pour l'impôt sur les sociétés. Les déductions prises en charge pour le calcul du bénéfice ne changent pas pour les bénéfices jusqu'à 500 millions de HUF (1,75 million d'euros). Au-delà de ce montant, on ne prend en compte qu'une partie des réductions :

- Entre 500 millions de HUF et 20 milliards de HUF (70 millions d'euros), les réductions baissent de 15 %.
- Entre 20 milliards de HUF et 80 milliards de HUF (280 millions d'euros), l'amputation des réductions est de 25 %.
- Pour les bénéfices de plus de 80 milliards de HUF, les réductions sont amputées de 30 %.

Les groupes internationaux ne peuvent pas déduire de leur revenu une partie des dépenses de la maison-mère établie dans un autre pays.

Chaque municipalité est libre de choisir son taux de taxation dans une limite de 2 %. Dans la plupart des grandes villes et leur agglomération, on atteint facilement le maximum prévu, mais les endroits reculés ayant besoin d'investissements peuvent décider de ne prélever aucune taxe. Les conventions internationales sur la double-taxation ne s'appliquent pas sur cette taxe locale²³.

²⁰Source : https://www.eji.hu/adozas_es_tarsadalombiztositas/a_muveszek_adozasarol/a_muveszek_adozasarol/szemelyi_jovedelemado.html

²¹Source : http://penzugysziget.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=130&Itemid=58

²²Source : http://hvg.hu/gazdasag/20121116_Itt_van_Orban_harmadik_megszoritasa

²³Source : <http://www.euvonal.hu/index.php?op=hirek&id=4500>

TVA

En 2012, lors de la réalisation de l'étude, il y avait 3 taux de TVA en vigueur :

- Le taux normal est de 27 %.
- Les taux réduits sont :
 - o 5 % sur les médicaments, les plantes médicales, les produits alimentaires (sauf produits laitiers), les journaux et les magazines,
 - o 18 % sur les produits laitiers, l'hôtellerie et l'énergie

Il existe pourtant des produits non taxés :

- Toute activité considérée comme étant d'utilité publique : les services postaux, l'aide humanitaire, les activités de charité, l'éducation,
- Le service commercial issu des activités d'utilité publique : la vente de timbres par exemple.

Remarque :

Les contrôles pour la TVA ont été renforcés depuis le 1er janvier 2013. Toute société hongroise doit remplir un rapport séparé pour les factures émises et reçues comportant un montant de TVA de plus de 2 millions de HUF (7 020 €).

Charges sociales

Le système de cotisations sociales a été simplifié en regroupant sous un taux la totalité des cotisations payées par l'employeur. En 2013, le taux unique payé par les employeurs est de 27 %. Ce taux regroupe les anciennes cotisations pour :

- La sécurité sociale (l'assurance maladie et le chômage)
- La retraite
- La dépendance
- L'invalidité
- L'accident de travail

A ce taux s'ajoute une contribution à la formation de 1,5 %. Ce taux est payé par toutes les entreprises ayant au moins un salarié mais ne s'applique pas aux entrepreneurs individuels. Le salaire brut est la base de calcul de cette contribution.

De leur côté, les salariés bénéficient également d'un taux fixe et unique de cotisations salariales. Il est actuellement de 18,5 % sur le salaire brut. Ce taux unique remplace les anciennes cotisations sur :

- La retraite
- L'assurance maladie
- Le chômage

La “Contribution à la réhabilitation”

L'article 7 des paragraphes 22-24 de loi 2011/CXCI stipule que les employeurs doivent contribuer à la réhabilitation des personnes qui ont perdu une partie de leur capacité de travail.

Les employeurs ayant 25 employés ou plus sont donc obligés d'avoir 5 % de personnes à capacité réduite dans leurs effectifs, sinon ils doivent payer une contribution pour chaque employé à capacité réduite manquant dans les effectifs. Le montant annuel de la contribution calculé par l'institut de statistiques national sur la base du nombre de personnes à capacité réduite non employées est de 964 500 HUF (3 385 €) pour l'année 2012.

L'employeur est tenu de déclarer constamment le nombre de personnes à capacité réduite employées dans sa société. Dans le cas où il se voit obligé de payer la contribution, il paie le montant indiqué ci-dessus en 4 fois dans l'année avec un acompte de 25 % acquitté au début de la période. Le paiement se fait directement aux autorités fiscales.

Cette contribution crée un problème non-négligeable aux entreprises de TRM. Pour la sécurité routière, ces dernières ne peuvent pas employer le nombre suffisant de personnes à capacité réduite requise par la loi.

2.4.2. Fiscalité spécifique au TRM en Hongrie

Droits d'accise

Conformément à la Directive 92/12/CE et 2008/118/CE, la Hongrie a mis en place un système de droits d'accise. Les derniers prix ont été publiés dans le journal officiel hongrois du 19 novembre 2010 et sont issus de la loi 2010/CXXIII. Les droits d'accises au 1^{er} janvier 2013 :

- Pour le diesel, les droits d'accises sont de 110 350 HUF (387,30 €)/1 000 litres, pour l'essence ils sont de 120 000 HUF (421,20 €)/1 000 litres.
- Pour les gaz liquéfiés pour moteurs à propulsion, les droits d'accises vont de 47 900 HUF (168,10 €)/1 000 kg jusqu'à 71 850 HUF 252,20 €/1 000 kg.
- Pour les additifs pour le diesel et l'essence sans plomb sont soumis aux mêmes droits d'accises que le carburant.

Remboursement partiel des droits d'accises

Les entreprises de TRM ayant une licence internationale délivrée par une autorité européenne ou autres pays de la CEE (Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse) peuvent bénéficier du remboursement partiel des droits d'accises hongrois.

Les activités suivantes sont acceptées pour le remboursement partiel des droits d'accises :

- Les transporteurs de biens : les entreprises de TRM ayant des véhicules ou semi-remorques d'un PTAC d'au moins 7,5 tonnes fournissant un service de transport payant,
- Les entreprises ayant une activité de transport de voyageurs en autocar de catégories M2 ou M3.

Pour bénéficier du remboursement, il faut :

- Avoir acheté le carburant avec une carte carburant chez un distributeur possédant un numéro de licence
- Que la station service soit sur le territoire hongrois.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, une demande de remboursement doit être adressée directement à l'Autorité Nationale Fiscale et Douanes (NAV).

Le remboursement peut être demandé uniquement après la consommation du carburant acheté. Dans le cas d'achat de carburant pour une utilisation future (remplissage de cuves), le transporteur doit attendre la fin de l'utilisation complète du carburant acheté.

Souscription

Les entreprises souhaitant bénéficier du remboursement d'une partie des droits d'accises doivent être préalablement inscrites auprès des services des douanes de leur région d'implantation. Sur la base des documents fournis pour la souscription, les douanes donnent un avis favorable pour le remboursement ou non. L'activité de transport ainsi que le type de véhicule utilisé sont pris en compte. La demande de souscription doit être adressée aux services des douanes au minimum 30 jours avant la première demande de remboursement. Tout changement de données transmises aux douanes doit être rapporté aux douanes dans les 10 jours qui suivent (changement de type de véhicule, du nombre de véhicules concernés par le remboursement...).

Demande de remboursement

Les entreprises correctement inscrites pour le remboursement partiel des droits d'accises doivent faire la demande de remboursement au moment de l'achat de carburant suivant deux méthodes possibles :

- Le numéro d'immatriculation du véhicule et la position d'odomètre doivent être inscrites sur la facture d'achat,
- En cas d'achat regroupé (cuve), la date de pompage, la quantité de carburant, le numéro d'immatriculation du véhicule et la position d'odomètre doivent être notés et transmis aux services de douanes.

La demande de remboursement peut être envoyée aux douanes dans les 12 mois suivant la date d'achat du carburant dans une station-service ou la date de pompage sur site.

Le montant du remboursement :

- 6,50 HUF (0,0228 €)/litre consommé pour les achats de carburant entre 1/1/2011 et 30/10/2011,
- 19,50 HUF (0,0684 €)/litre consommé pour les achats de carburant entre 1/11/2011 et 31/12/2011,
- 17 HUF (0,0596 €)/litre consommé pour les achats de carburant depuis le 1^{er} janvier 2012.

Dans le cas de location de véhicules commerciaux, seule la personne utilisatrice du véhicule et inscrite pour le remboursement peut bénéficier du remboursement sur une base annuelle, semestrielle ou trimestrielle²⁴.

Taxe sur les véhicules à moteur

Depuis le 1^{er} janvier 2013, le système de l'ancienne « taxe sur le poids » a été modifié. Appelée actuellement « la taxe sur les véhicules à moteur », la nouvelle taxe est destinée à hauteur de 55 % au lieu du taux actuel de 40 % au financement des municipalités du lieu d'immatriculation du véhicule.

Il est nécessaire de payer cette taxe sur tout véhicule (tracteur et la remorque) immatriculé en Hongrie ou les véhicules immatriculés à l'étranger mais utilisés principalement en Hongrie. Le montant de cette taxe varie avec l'âge, la classe EURO, le PTAC, et la puissance du moteur 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, on y ajoute également 50 % du poids de la charge autorisée.

En 2013, une nouvelle taxe pourrait bien voir le jour. Appelée « taxe de congestion routière », elle peut intervenir dans le second semestre de l'année 2013. D'après les communiqués de presse du ministère du développement national, cette taxe sera similaire à un péage autoroutier pour des zones à forte congestion. Des caméras enregistreraient le numéro d'immatriculation des véhicules à l'entrée et la sortie de ces zones²⁵.

E-vignette

Depuis le 1er janvier 2008, le ministère de transport a mis fin au système de vignette sur support papier. Après l'achat de sa vignette virtuelle et dématérialisée, d'où le nom e-vignette, l'utilisateur du véhicule reçoit un message sur son appareil mobile contenant le reçu et le numéro de confirmation de sa vignette. Ces numéros doivent être gardés pendant 2 ans.

²⁴Source : http://www.nav.gov.hu/data/cms217536/52._fuzet___A_kozuti_arufuvarozasi_szemelyszallitasi_tevekenyse_gjhez_kapcsolodo_jovedeki_ado_visszaigenyles.pdf

²⁵Source : <http://vallalkozasok.co/page/2>

Les contrôles se font automatiquement grâce à un système de repérage des numéros d'immatriculation. Les droits d'utilisation des autoroutes doivent être achetés en avance pour la catégorie de véhicule adéquate. Le conducteur doit être en possession du numéro de confirmation de son achat dès son entrée sur l'autoroute ou autre section de route taxée.

Il existe des vignettes d'1 jour, de 10 jours, d'1 mois ou d'1 an. Leurs prix sont indiqués ci-dessous. La catégorie D4 correspond aux PL²⁶:

Catégorie	1 jour	10 jours	1 mois	1 an
D1	-	2 975 HUF	4 780 HUF	42 980 HUF
	-	9,92 €	15,93 €	143,27 €
D2	3 375 HUF	8 255 HUF	13 970 HUF	123 975 HUF
	11,25 €	27,52 €	46,57 €	413,25 €
D3	3 375 HUF	12 600 HUF	20 370 HUF	184 985 HUF
	11,25 €	42 €	67,90 €	616,62 €
D4	3 375 HUF	15 875 HUF	25 785 HUF	234 950 HUF
	11,25 €	52,92 €	85,95 €	783,17 €

Taux de change indicatif : 1 Euro = HUF 300

Péage électronique en projet

Le gouvernement hongrois a décidé au printemps 2012 qu'un nouveau système de collecte électronique des péages serait mis en place le 1^{er} juillet 2013. Ce nouveau système de péage, qui est en effet une taxe d'utilisation des infrastructures routières, ne concerne que les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes. Il sera fonction de la distance parcourue, de la catégorie du véhicule moteur ainsi que de sa classe Euro.

La collecte devrait avoir lieu sans que le véhicule s'arrête, via des unités de contrôle installées à bord des véhicules.

Selon les prévisions du gouvernement, le nouveau système devrait générer un revenu supplémentaire de 150 milliards de HUF/an (500 millions d'euros par an).

Le gouvernement a désigné la société Állami Autópálya Kezelő Zrt. (Gestion des autoroutes d'Etat) pour la mise en place du système et de sa collecte.

Voir l'annexe 1 pour plus d'information sur cette nouvelle taxe.

²⁶ Source : www.motorway.hu

2.5. Réglementation d'accès au marché de TRM et à la profession

En 2001, lors des négociations pour son entrée dans l'Union Européenne, la Hongrie a transposé la réglementation communautaire qui prévoit l'harmonisation des règles d'accès au marché de TRM dans l'espace communautaire. Les lois nationales sont en vigueur depuis le 1^{er} mai 2001²⁷.

2.5.1. Accès au marché

Pour réaliser des opérations de transport routier, les entreprises doivent obtenir une licence. La licence est délivrée à une entreprise pour une période limitée d'un minimum de 2 ans et d'un maximum de 50 ans.

Les **conditions d'obtention de la licence** sont liées à l'honorabilité du transporteur, à ses capacités professionnelles, à ses moyens techniques et financiers :

- Honorabilité

Le transporteur doit prouver qu'il n'a pas commis de délit ainsi que ses employés.

- Capacité professionnelle

Au moins une personne dans l'entreprise doit détenir le certificat de capacité professionnelle (se reporter au chapitre 2.6.4 pour les détails relatifs à l'obtention de la licence).

- Capacité financière

Le montant de cette licence est de 2,5 millions de HUF (8 333 €) pour le premier véhicule et 1,4 millions de HUF (4 666,70 €) pour chaque véhicule supplémentaire. Il est très important d'être à jour dans le paiement de toutes les taxes, frais et autres contributions pour ne pas perdre la licence.

- Moyens techniques

L'entrepreneur doit être en règle avec les contrôles techniques des véhicules utilisés.

C'est l'Inspection Générale de la Circulation qui délivre les licences.

Une décision administrative prise par le ministre du développement national permet de donner, refuser ou enlever la licence. Le ministère doit fournir autant de duplicata de la licence que de véhicules.

²⁷ La loi 68/2001 et le décret gouvernemental IV.209 modifiant le décret 89/1988 MT sur « les services routiers et l'exploitation de véhicules routiers à but lucratif de transport routier » ainsi que la loi 14/2001 (IV.20) KöVIM sur « Les conditions professionnelles et la procédure d'obtention de licence pour le transport routier national et international ».

2.5.2. Autorisations spéciales

En dehors de la licence communautaire, l'Inspection Générale de la Circulation peut accorder un certain nombre de permis de circulation tels que :

- Permis de transit,
 - Permis temporaire de cabotage,
 - Permis limité pour un certain type de marchandise,
 - Permis de convoi,
 - Autorisation CEMT et autorisation bilatérale ou dans un pays tiers ...
-
- Autorisation de circulation frontalière
Cette autorisation permet aux transporteurs de réaliser un nombre indéfini d'opérations de transport entre le pays d'origine et le pays destinataire dans une zone délimitée par le permis. Cette autorisation n'est pas liée au numéro d'immatriculation du véhicule.
 - Autorisation de transport dans un pays tiers
Dans le cadre d'une organisation nécessitant le transport de marchandises dans un pays tiers et sous condition d'accords bilatéraux avec le pays tiers en question, l'Inspection Générale de la Circulation peut accorder ce type d'autorisation pour un nombre d'opérations limité.
 - Autorisation CEMT
Cette autorisation est fournie par le Conseil des ministres des pays européens. Elle autorise le transport entre les pays membres, mais une autorisation par pays est requise. Cette autorisation n'ouvre pas le droit de caboter. L'autorisation CEMT est accordée au transporteur qui doit prouver, lors de l'opération de transport, le lieu de chargement et de déchargement et les données sur le véhicule.

2.5.3. Attestations de conducteur

Un transporteur utilisant des conducteurs d'un pays tiers à l'Union Européenne est soumis à l'obligation d'avoir une attestation de conducteur pour chaque conducteur étranger. Ces attestations sont attribuées par conducteur mais restent la propriété de l'entreprise. L'obtention de ces attestations est conditionnée à la détention d'une licence par l'entreprise.

Les frais de 4 700 HUF (15,70 €) sont demandés à la délivrance de la licence ainsi qu'à son renouvellement pour cause de fin de validité ou de changement d'informations. Le duplicata coûte 5,30 €/véhicule jusqu'à 50 véhicules, puis 2,65 €/véhicule pour les 50 véhicules supplémentaires et 1,20 € à partir du 101^{ème} véhicule. En cas de perte ou dommage, les frais de renouvellement sont de 3,50 €. La validité de la licence est de 5 ans.

Les documents requis pour demander la licence sont :

- Le Kbis de la société,
- L'original du certificat fiscal (quitus fiscal) de moins de 3 mois et sa copie certifiée délivrée par l'Autorité Nationale Fiscale,
- Extrait du casier judiciaire vierge du conducteur de moins de 3 mois,
- Extrait du casier judiciaire vierge du gérant de la société de moins de 3 mois,
- Les cartes grises des véhicules (tracteur et remorque),
- L'attestation de l'auditeur de la société et d'autres documents financiers sur la dernière année fiscale de l'entreprise.

2.5.4. Capacité professionnelle

L'accès à la profession est soumis à l'obtention d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'Autorité Nationale des Transports. Ce certificat est conditionné à la réussite à un examen qui comprend des épreuves écrites et orales.

La capacité professionnelle peut être obtenue sans l'obligation de suivre des cours si la personne prouve qu'elle a occupé un poste administratif pendant les 10 dernières années dans une entreprise de transport dont le siège se trouve en Hongrie.

Pourtant, les titulaires des capacités de plus de 10 ans doivent participer régulièrement à des cours complémentaires pour être au courant des derniers changements dans la réglementation de la profession. Un examen obligatoire à la fin des cours complémentaires donne droit à un prolongement de 10 ans de la capacité professionnelle.

Il existe 2 types de formation pour la capacité professionnelle :

- Formation de base

Ce cours peut être suivi par la personne qui souhaite effectuer l'organisation de transport routier (de marchandise ou de voyageurs) sur le marché national ou international. Les frais de cours sont de 127 000 HUF (423,30 €), auxquels s'ajoutent les frais de l'examen de 44 000 HUF (147 €).

- Formation complémentaire

Cette formation est obligatoire pour toute personne ayant une capacité professionnelle de plus de 10 ans. Le coût de la formation est de 101 000 (336,70 €).

L'examen écrit et oral, obligatoire pour toute personne souhaitant exercer une activité de transport, a pour objectif de vérifier les connaissances sur les aspects suivants :

- Droit social (examen écrit et oral),
- Droit fiscal (examen écrit et oral),
- Gestion commerciale et financière,

- Transport de marchandises,
- Normes techniques du véhicule, la sécurité des transports,
- Douanes (uniquement pour la qualification internationale),
- Etude de cas (uniquement écrit).

La seule exception à cet examen est accordée aux personnes ayant déjà eu un degré universitaire dans le domaine.

2.6. Réglementation du travail générale et spécifique du secteur de TRM en Hongrie

2.6.1. Principes généraux du droit du travail hongrois

Le droit du travail hongrois est régi par le Code du Travail, dont la dernière version date de janvier 2013.

Le contrat de travail²⁸

Quel que soit son type, le contrat de travail doit toujours préciser le lieu de travail, les horaires de travail, le nombre d'heures de travail, la rémunération et la durée de contrat.

La durée de travail hebdomadaire est de 40 heures. Le salarié travaille donc 8 heures par jour, mais cette durée journalière peut être augmentée à 12 heures maximum avec l'accord conjoint de l'employeur et du salarié. Le nombre total des heures supplémentaires est limité à 250 heures par an, mais ceci peut être relevé à 300 heures par accord de branche²⁹. Les heures supplémentaires doivent être majorées de 50 % ou compensées par des congés payés d'une durée au moins égale³⁰.

En Hongrie, il existe trois types de contrat de travail :

- Contrat de travail à durée déterminée
Le contrat de travail à durée déterminée prend fin automatiquement à la date définie par le contrat. Dans le cas où la mission est précisée, le contrat peut être considéré comme fini dès que la mission est accomplie.
- Contrat de travail à durée indéterminée
Il est aussi appelé le contrat permanent. C'est le contrat du droit commun. Les deux parties signataires peuvent y mettre fin sous certaines conditions.
- Contrat de travail temporaire (intérim)
Le contrat permet à un employé de travailler pour un employeur uniquement lorsque ce dernier en a temporairement besoin. A chaque appel, l'employeur doit payer au

²⁸ Source: <http://www.migrada.pl/index.php?id=19&lng=HO>

²⁹ Source : Article 126 du Code du travail hongrois

³⁰ Source : Article 143 du Code du travail hongrois

moins 3 heures de travail. Après les 3 heures, l'employeur doit préciser le nombre d'heures nécessaires pour la mission et garantir le paiement de ces heures.

Période d'essai

La période d'essai en Hongrie ne peut pas dépasser les 30 jours si ceci n'est pas précisé dans le contrat de travail. A l'inverse, les parties signataires du contrat de travail peuvent préciser une période d'essai d'une durée plus courte ou de porter la période d'essai à une durée maximale de 3 mois. Seules les conventions collectives peuvent définir une période d'essai de plus de 3 mois mais limitée à 6 mois. La période d'essai doit être choisie au moment de la signature du contrat de travail. Elle ne pourra pas être modifiée plus tard³¹.

Rupture de contrat

La rupture immédiate du contrat de travail est possible lorsque les deux parties sont d'accord sur le principe. La raison de la rupture doit être clairement spécifiée sur une déclaration conjointe. Pendant la période d'essai, cette procédure n'est pas nécessaire.

Le contrat de travail à durée déterminée prend fin automatiquement à terme de la période initialement prévue et ne nécessite pas non plus de déclaration de rupture. Néanmoins, dans le cas où l'employeur souhaite mettre fin à un contrat de travail à durée déterminée dont la période restante est de 12 mois ou plus, il est tenu par l'obligation d'indemniser l'employé. Le montant de l'indemnisation peut être fixé conjointement mais il est en général égal à 12 mois de salaire. Si la période restante est moins que 12 mois, l'employeur doit payer le salaire pour la totalité de la période restante.

Si l'employé souhaite démissionner, il doit respecter un délai de préavis de 30 jours. Ceci ne dépend pas de son ancienneté au sein de l'entreprise, ni de son poste. Par contre, l'employeur doit respecter un délai de préavis en fonction de l'ancienneté de son salarié :

- Délai de 5 jours pour l'ancienneté de moins de 3 ans,
- Délai de 15 jours pour l'ancienneté entre 3 et 5 ans,
- Délai de 20 jours pour l'ancienneté entre 5 et 8 ans,
- Délai de 25 jours pour l'ancienneté entre 8 et 10 ans,
- Délai de 30 jours pour l'ancienneté entre 10 et 15 ans,
- Délai de 40 jours pour l'ancienneté entre 15 et 18 ans,
- Délai de 50 jours pour l'ancienneté entre 18 et 20 ans,
- Délai de 60 jours pour l'ancienneté de plus de 20 ans.

³¹ Source : http://www.profession.hu/cikk_munkajog/20120227/a-legfontosabb-kerdes-a-probaidovel-kapcsolatban/791

Temps de travail et les congés payés

Le nombre d'heures de travail journalier est de 8 heures si aucune mention spécifique n'est ajoutée au contrat de travail. Dans le cas d'un contrat de travail entre les membres d'une famille ou si le poste occupé est un poste temporaire, le nombre d'heures de travail par jour peut être augmenté jusqu'à 12 heures.

Concernant les congés payés, ils sont constitués de deux éléments. Le premier élément concerne les congés payés obligatoires et minimaux de 20 jours (jours ouvrés) par an. Le deuxième élément est calculé selon l'âge de l'employé. Le nouveau Code du Travail précise pourtant que les conventions collectives peuvent choisir un autre moyen de calcul des congés payés supplémentaires pour éviter que le critère de l'âge porte un jugement négatif sur les salariés âgés.

Les employeurs sont obligés d'accorder un minimum de 7 jours consécutifs de congés payés et ne peuvent sectionner les congés qu'en 2 parties. En Hongrie, il existe 14 jours fériés.

Salaires

Le salaire minimum en 2013 est passé de 91 000 HUF (303,33 €) à 98 000 HUF (326,70 €). Le salaire minimum d'un salarié qualifié est passé de 108 000 HUF (360 €) à 114 000 HUF (380 €)³².

Les charges sociales suivantes sont prélevées en fonction du salaire brut :

- 27 % de charges sociales patronales et 1,5 % de contribution pour la formation payée par l'employeur,
- 18,5 % de charges sociales salariales.

L'impôt sur le revenu est retenu à la source. Son taux unique est de 16 %. Il existe un système de calcul pour définir la tranche de revenu non imposable. Ce système est basé sur la catégorie socioprofessionnelle, la situation familiale, le nombre d'enfants...

³² Source : http://www.delmagyar.hu/gazdasag/98_ezer_forint_lesz_a_minimalber_2013-ban/2310938/

Récapitulatif des charges sociales³³

Charges Sociales et Impôt sur le Revenu en Hongrie en 2012	
Cotisations à la charge de l'employeur	28,50%
Taux unique pour l'employeur	27,00%
Contribution à la formation	1,50%
Cotisations à la charge du salarié	18,50%
Retraite	10,00%
Assurance maladie	7,00%
Chômage	1,50%
Taux unique d'impôt sur le revenu	16,00%

Le cas des conducteurs routiers

En général, les conducteurs routiers sont payés au salaire minimum pour les salariés non-qualifiés. En principe, le fait d'avoir fait des études ne change rien pour le salarié parce que c'est l'employeur qui décide si le travail (de conducteur routier) qu'il offre est un travail qui nécessite une qualification professionnelle ou pas. Dans certains cas, notamment dans de grandes entreprises, l'employeur décide d'accorder à ses conducteurs le salaire minimum pour salariés qualifiés. Ce cas reste pourtant une exception.

Le salaire de base d'un conducteur est complété par les heures supplémentaires. Le temps de disponibilité est aussi rémunéré au même taux qu'une heure de travail sans qu'il soit compté en tant que temps de travail. La loi hongroise permet l'inscription du nombre d'heures supplémentaires dans le contrat de travail et de forfaitiser le salaire mensuel en incluant les heures supplémentaires. Néanmoins, les heures supplémentaires nocturnes doivent être séparément indiquées et doivent être payées avec 15 % de majoration.

Indemnités journalières de déplacement

Les salariés de TRM bénéficient de 40 €/jour d'indemnités de déplacement à l'étranger. En dehors de ce montant, toute dépense supplémentaire doit être justifiée par des factures. Officiellement, le déplacement à l'étranger débute une heure avant le franchissement des frontières et se termine une heure après le retour sur le territoire hongrois. Si le total dépasse les 8 heures, le conducteur a droit à un jour complet d'indemnités de déplacement. Sinon, le montant de l'indemnité est calculé au prorata des heures.

³³ Source: Loi sur le revenu des salariés - 27. § (1)

Le bonus éco-conduite

Depuis 2011, il existe un nouveau supplément de revenu potentiel pour les conducteurs routiers. Ce revenu, qui ne rentre pas dans le calcul du revenu soumis aux charges sociales ni à l'impôt sur le revenu, est généré par une économie de carburant théoriquement réalisée par le conducteur par rapport à une consommation moyenne calculée par le ministère du développement national.

L'employeur n'est pas obligé d'accorder ce supplément à ses conducteurs, mais s'il le souhaite alors il doit justifier que la consommation de carburant (justification par des factures d'achat de carburant) est moins importante que la moyenne calculée par le ministère pour le segment de route et la charge de camion correspondants.

Dans ses calculs, l'administration prendrait en considération le kilométrage réalisé, le segment de route emprunté, la charge du véhicule, la classe EURO du véhicule, l'âge et la marque du véhicule. Suivant les évolutions technologiques et le climat constaté pendant la période de calcul, les moyennes calculées par les autorités seraient constamment modifiées. Dans le cas où la consommation du conducteur serait en dessous de la moyenne officielle, ce dernier peut recevoir un bonus allant jusqu'à 100 000 HUF (333,30 €)³⁴ par mois.

2.6.2. Conventions collectives

Les conventions collectives doivent être négociées et approuvées par les syndicats de travailleurs et le représentant officiel de la profession concernée par la convention. Le ministère du travail joue un rôle d'intermédiaire dans les négociations. Le champ des conventions collectives peut être plus ou moins large. Il peut concerner uniquement les conditions de travail générales des travailleurs ou peut être suffisamment large pour fixer des niveaux de salaire minimum ou des taux horaires minima pour les différents métiers de la profession.

Pour les syndicats de travailleurs, le droit de conclure une convention collective est soumis à des conditions strictes : parmi les syndicats représentatifs de la profession, seulement ceux qui comptent parmi leurs adhérents au moins 10 % des effectifs de la profession y sont autorisés.

Une convention collective doit absolument être acceptée par le ministère et officiellement publiée pour qu'elle soit valable. Elle peut être conclue pour une durée déterminée ou indéterminée. Dans tous les cas, il faut un délai de 3 mois avant toute modification de la convention³⁵.

La convention collective dans le secteur du TRM a été préparée à l'initiative de l'organisation professionnelle MKFE en partenariat avec l'organisation professionnelle hollandaise TLN et par l'intermédiaire du ministère des transports hongrois. La convention collective, non-obligatoire et applicable uniquement dans le secteur du TRM, a été négociée pendant 8 ans à partir de 2002 entre

³⁴ Source : <http://www.adooldal.hu/hirlevel/Az-uzemanyag-megtakaritas-cimen-kifizetett-juttatas/>

³⁵ Source : <http://www.liganet.hu/page/88/art/6379/akt/1/html/a-kollektiv-szerzodes-az-uj-mt-ben.html>

MKFE (organisation professionnelle) et NeHGOSz (syndicat de travailleurs). Elle s'inspire largement de la convention collective néerlandaise. Juste après son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011, elle a été modifiée 3 fois jusqu'au 28 mai 2011.

Les transporteurs ayant décidé d'appliquer la convention étaient insatisfaits en raison de l'augmentation des coûts salariaux des conducteurs en temps de crise. La convention de 2011 prévoyait :

- Une majoration de 40 % par rapport au salaire minimum national (soit un supplément de 36 400 HUF, près de 121 €) pour la plupart des conducteurs en raison de la pénibilité.
- Une prime « vieillesse » de 1 000 HUF/mois (3,33€/mois) par année au dessus de 50 ans pour les conducteurs.
- Une majoration de 15 % du salaire brut pour les conducteurs parlant une langue étrangère (le niveau « avancé » à un examen d'Etat est requis).

Il faut noter que le dispositif de bonus « éco-conduite » n'existait pas encore lors de la préparation de la convention de 2011. Celle-ci prévoyait également des indemnités de déplacement différentes par pays, ce qui rendait plus difficile la préparation des fiches de paie (actuellement il existe un montant unique d'indemnités de déplacement pour tous les pays dans la loi). Officiellement, 200 entreprises (toutes sont membres de MKFE) avaient décidé d'appliquer la convention collective en 2011 mais selon les responsables de MKFE, seules 50 entreprises l'avaient vraiment mise en place.

Début 2012, la convention a été retirée pour être améliorée et les parties ont négocié une nouvelle version qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2013. Dans cette version, le supplément de pénibilité est limité à 10 000 HUF/mois (33 €), la prime « vieillesse » est supprimée. La majoration de langue étrangère ainsi que le barème des indemnités de déplacement sont maintenus.

Les entreprises n'ayant pas accepté d'appliquer la convention utilisent parfois des conventions d'entreprise type élaborées également par MKFE.

Comités de travailleurs

Ces comités représentent les travailleurs dans une entreprise. Ils sont chargés de défendre les intérêts des employés face à leur employeur et de s'assurer de la bonne application des règles de la convention collective. Il peut y avoir un comité dans des entreprises de plus de 5 employés.

2.6.3. Qualifications et formations des conducteurs routiers

Pour exercer la profession de conducteur dans une entreprise de TRM, les conducteurs doivent remplir certaines conditions :

- Age
Il est obligatoire d'avoir au moins 18 ans pour conduire des véhicules de moins de 7,5 tonnes et 21 ans pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes. Les conducteurs entre 18 et 21 ans souhaitant conduire un véhicule de plus de 7,5 tonnes peuvent le faire s'ils suivent un cours spécial.

- Permis de conduire
Les règlements européens définissent, depuis le 10 septembre 2009, qui peut devenir conducteur professionnel. Depuis, il n'y a plus de différence en Hongrie entre un conducteur national et international. Les documents requis sont strictement les mêmes. Suivant la directive européenne de 2003/59/CE, la Hongrie a mis en place un système de permis de conduire européen facilement contrôlable dans tous les pays membres de l'UE.

- Santé
Suivant la directive européenne de 2009/112/CE, les conducteurs hongrois ne doivent présenter aucun empêchement de santé ou psychologique. Ils doivent se soumettre à un examen médical régulier au moins tous les 5 ans ou à chaque renouvellement de leur certificat de qualification.

- Qualification Initiale
Les conducteurs doivent avoir un certificat de qualification obtenu au terme de cours spécifiques. Le certificat est valable pendant 5 ans, puis il doit être renouvelé. Depuis le 10 septembre 2009, les « cours de transport international » ont été remplacés par des « cours de conduite de véhicule utilitaire dans l'UE ».

- Formation continue
Au-delà de la qualification initiale, des formations continues doivent être effectuées par les conducteurs tous les 5 ans à compter de la date d'obtention du premier certificat de qualification.

2.6.4. Temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs routiers

Les lois ont été adoptées avant l'entrée du pays dans l'UE afin de transposer la directive européenne 2002/15/CE. Le règlement européen sur le temps de conduite des conducteurs 561/2006/CE est en vigueur depuis le 11 avril 2007. Selon la réglementation en vigueur en Hongrie, les conditions de travail des conducteurs routiers peuvent être définies comme suit :

Temps de travail

La notion du temps de travail est la même que celle issue de la directive européenne 2002/15/CE : la période pendant laquelle l'employé est sur son lieu de travail ou est disponible pour travailler. Le temps de travail désigne le temps de conduite, le temps de chargement et déchargement, le temps

de nettoyage et l'entretien technique, tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique.

La limite du temps de travail est fixée à 8h par jour. Toutefois, le temps de travail étant calculé à la semaine, il est possible de travailler jusqu'à 10h par jour à condition de respecter une moyenne de 40h par semaine sur une période de 4 mois. En comptant les heures supplémentaires, la limite hebdomadaire est fixée à 48h sur une période de 4 mois. Les heures supplémentaires sont pourtant limitées à 300 heures par an dans le secteur des transports.

La durée de travail hebdomadaire peut également être allongée à 60h à condition que la moyenne ne dépasse pas 48h sur une période de 4 mois.

Temps de disponibilité

Le temps de disponibilité est la période pendant laquelle le conducteur ne se trouve pas à son lieu de travail mais ne peut pas non plus utiliser son temps librement. Dans le TRM, ce temps de disponibilité correspond au temps d'accompagnement du véhicule pendant les trajets en ferry ou en train, le temps d'attente à la frontière ou à cause des restrictions de circulation.

En Hongrie, le temps de disponibilité est rémunéré par l'employeur au même taux que le temps de travail régulier. Par contre, le temps de disponibilité ne rentre pas dans le calcul du contingent de temps de travail mensuel et hebdomadaire.

Pauses et repos

Comme le stipule la réglementation européenne, le conducteur doit faire une pause d'au moins 45 minutes après 4,5 heures de conduite. Ce repos de 45 minutes peut être divisé en deux parties de 15 et 30 minutes.

Le repos journalier obligatoire est de 11 heures ininterrompues. Ce repos de 11 heures peut être remplacé par une pause de 3 heures et un repos de 9 heures.

Travail de nuit

Si le conducteur travaille au moins 4 heures dans la nuit, son temps de travail ne devrait pas excéder les 10 heures pendant les dernières 24 heures. Pour son travail de nuit, le conducteur a droit à une compensation définie dans la partie précédente. Dans tous les cas, le travail de nuit ne doit pas nuire à la sécurité du conducteur ni à celle de la circulation.

Chronotachygraphe numérique

Pour mieux organiser le TRM européen et harmoniser les contrôles de temps de travail et de conduite des conducteurs, l'UE a adopté la directive 2135/98/CE concernant les chronotachygraphes.

Depuis le 1^{er} mai 2006, les chronotachygraphes numériques sont obligatoires dans les véhicules ayant un PTAC de plus de 3,5 tonnes. Les premières cartes d'atelier ont été accordées le 30 juin 2006.

Le chronotachygraphe doit enregistrer électroniquement le temps de conduite, le temps de repos, le temps dépensé pour d'autres travaux et la disponibilité. Les données sont stockées sur le dispositif à bord et sur une carte de conducteur. L'appareil numérique à bord du véhicule est capable de garder près de 365 jours de données. La carte de conducteur peut garder 28 jours de données.

Illustration d'un chronotachygraphe numérique :



Il existe 4 types de cartes reconnaissables grâce à leur couleur :

- Carte de conducteur, couleur blanche, validité de 5 ans
Elle contient les informations et données nécessaires pour l'identification du conducteur (nom, photo...) par l'appareil numérique à bord.
- Carte d'entreprise, couleur jaune, validité de 5 ans
Elle doit contenir des informations nécessaires pour l'identification de l'exploitant du véhicule, soit le nom de l'entreprise, ses coordonnées ou le nom du détenteur de la carte grise.
- Carte de contrôle, couleur bleue, validité de 2 ans
Elle doit permettre à l'Autorité des Transport, la Police ou l'Autorité Nationale Fiscale et des Douanes d'effectuer des contrôles sur les données stockées sur le chronotachygraphe et de télécharger toutes les données si nécessaire.
- Carte d'atelier, couleur rouge, validité de 1 an
La carte peut être utilisée par les employés effectuant la maintenance de l'appareil et doit être certifiée par l'Autorité des Transports. La carte identifie la personne ou l'entreprise habilitée à faire des manipulations sur l'appareil. Elle est protégée par un code PIN et la photo de son utilisateur.

Les frais d'obtention des cartes sont fixes par le décret gouvernemental 35/2009 (VI.15)³⁶, leur obtention ou remplacement coûte 7 700 HUF (25,70 €) pour tous les types.

Si sa carte est perdue ou volée ou si elle ne fonctionne pas correctement, le conducteur peut conduire 15 jours sans la carte mais doit prouver que sa carte n'a pas été utilisée par lui pendant cette période.

Nombre de cartes demandées entre 2006 et 2012³⁷

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Carte de conducteur	12 011	24 664	19 633	11 728	11 447	20 103	27 910
Carte d'entreprise	1 191	1 650	1 146	724	120	228	1 598
Carte d'atelier	208	238	71	556	368	380	413
Carte de contrôle	18	217	306	317	720	1 271	327
Total	13 428	23 769	21 156	13 325	12 655	21 983	30 248

2.6.5. Santé et sécurité au travail

Les conducteurs routiers sont particulièrement exposés à des problèmes de santé dus aux conditions de leur travail. Ils encourent également des risques liés à la circulation routière. Les problèmes suivants peuvent causer des dommages et risques liés au travail :

- Exposition aux vibrations,
- Position assise pendant longtemps,
- Chargement/déchargement manuel des marchandises,
- Bruit,
- Gaz toxiques,
- Manutention des matières dangereuses.

La fatigue est aussi une cause très importante des problèmes de santé dans le TRM, qui est un secteur hautement compétitif où la quantité de travail peut atteindre des niveaux très hauts. Le travail sous pression lié aux délais de livraison et les problèmes de congestion sur les routes peuvent causer de graves maladies psychologiques.

Il est généralement constaté que les conducteurs montrent des signes de vieillesse qui diminuent leurs capacités de concentration et de réflexion bien avant l'âge légal de la retraite

Accidentologie

En 2011, il y a eu 15 827 accidents de la circulation en Hongrie³⁸. Ce chiffre a pourtant tendance à baisser depuis 2006. Le taux d'accident/1000 personnes était de 1,6 en 2011.

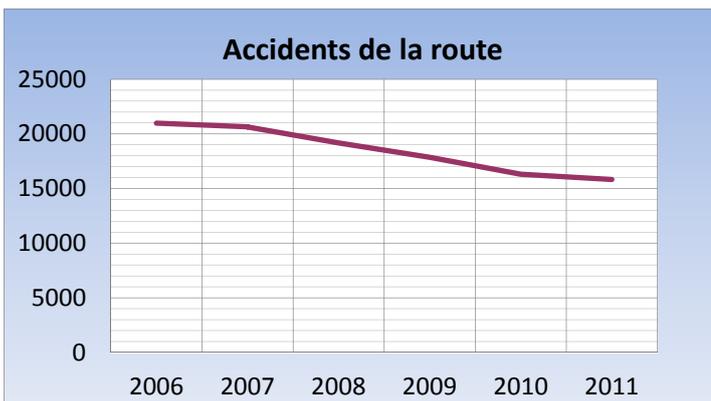
³⁶ Source: <http://digitachograf.hu/?p=idokategoria>

³⁷ Source: NKH, Road Vehicle Transport Authority

Nombre d'accidents de la route

2006	20 977
2007	20 635
2008	19 174
2009	17 864
2010	16 308
2011	15 827

Source: KSH



L'analyse des accidents selon le nombre de victimes (morts et blessés) montre que la tendance baissière est encore plus marquée. La Hongrie est un des pays de l'UE où le nombre de morts est un des plus bas par rapport au nombre d'accidents.

Nombre de victimes

Année	Morts	Blessés
2006	1 303	27 977
2007	1 232	27 452
2008	996	25 369
2009	822	23 274
2010	740	20 917
2011	638	20 172

Source: KSH

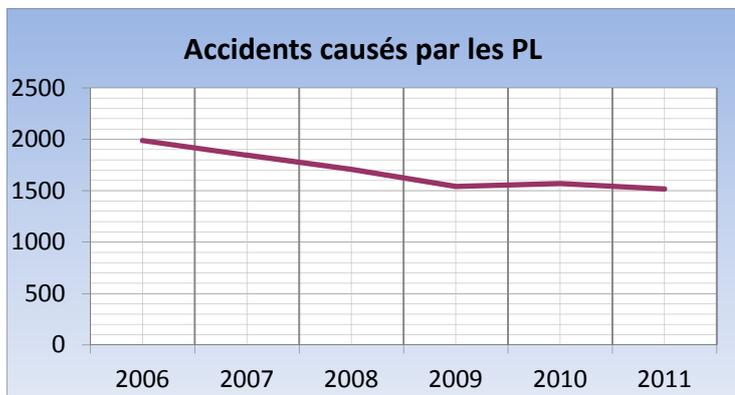


En 2011, en Hongrie, un PL a été impliqué dans 10 % des accidents.

Nombre d'accidents causés par les PL

2006	1 987
2007	1 845
2008	1 708
2009	1 541
2010	1 569
2011	1 517

Source: KSH



³⁸ Source: KSH, Traffic accidents

3. Etude des coûts d'exploitation du TRM Hongrois

3.1. Observations des coûts d'exploitation d'un PL 40T hongrois à l'international

Cette partie de l'étude, réalisée au premier semestre 2013, présente les conditions économiques de l'année 2012.

3.1.1. Méthode et périmètre de l'enquête auprès des entreprises de TRM hongroises

Pour la réalisation de cette partie, 10 entreprises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, et principalement à l'international, ont été retenues et interrogées lors des entretiens en face à face avec les responsables sur leur lieu de travail en Hongrie. Les entreprises interrogées présentent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Ensembles 40 T	Nombre de conducteurs	CA en 2012 (HUF)	CA en 2012 (€)
Entreprise 1	34	29	38	1 350 000 000 HUF	4 500 000 €
Entreprise 2	72	64	87	2 230 000 000 HUF	7 433 333 €
Entreprise 3	10	10	13	400 000 000 HUF	1 333 333 €
Entreprise 4	89	89	100	4 400 000 000 HUF	14 666 666 €
Entreprise 5	11	9	12	370 000 000 HUF	1 233 333 €
Entreprise 6	34	34	40	1 500 000 000 HUF	5 000 000 €
Entreprise 7	15	12	14	360 000 000 HUF	1 200 000 €
Entreprise 8	44	42	45	986 000 000 HUF	3 286 666 €
Entreprise 9	17	14	24	600 000 000 HUF	2 000 000 €
Entreprise 10	17	6	19	638 000 000 HUF	2 126 666 €

Les entreprises sont de tailles différentes. Celles qui ont été visitées ont entre 12 et 100 conducteurs et entre 6 et 89 véhicules 40T.

3.1.2. Conditions d'exploitation

Tous les participants ont déclaré avoir une activité de transport international de longue distance. Pour la plupart, l'international représente jusqu'à 100 % de leur activité. Si un certain nombre d'entreprises ont déclaré avoir une activité nationale, seules celles qui ont une part d'activité nationale minimale ont été retenues pour l'analyse. La taille des entreprises est diversifiée pour le secteur de TRM en Hongrie.

Véhicules

Les véhicules ne sont généralement pas exploités pendant les week-ends. Dans la plupart des cas, les conducteurs peuvent rentrer à la base pendant le week-end. Le nombre de jours d'exploitation varie entre 210 et 300 jours par an avec une concentration autour de 250-251 jours. La société ayant déclaré 300 jours d'exploitation pour ses camions est une petite entreprise ayant une activité qui lui permet d'avoir une autorisation spéciale de circulation le dimanche.

Le kilométrage d'un véhicule est entre 135 000 et 180 000 kilomètres par an. En règle générale, un véhicule opérant à l'international réalise près de 140 000 kilomètres par an sauf cas exceptionnels.

La durée de conservation des véhicules est très diversifiée. Certaines entreprises ayant un bon contrat-bail gardent leurs véhicules, obtenus en crédit-bail, pendant la durée du bail et les retournent pour avoir de nouveaux véhicules. Certaines entreprises les gardent jusqu'à 8 ans, voire plus si le véhicule est toujours en bon état.

Les entreprises interrogées ont déclaré avoir une vitesse moyenne allant de 65 à 85 km/h. Elles ont principalement une activité dans les pays de l'Europe Occidentale et privilégient systématiquement les autoroutes. Ce choix ne justifierait non seulement en raison des délais mais aussi des économies de carburant, leur permettant d'accorder des bonus d'éco-conduite à leurs salariés non soumis aux charges sociales. Selon les données obtenues, la vitesse de 74 km/h sera retenue pour le reste de l'analyse.

Carburant

La consommation en carburant des véhicules varie entre 27 et 34 litres/100 km. Une concentration à moins de 32 litres/100 km semble raisonnable pour les calculs de coûts. Grâce à cette économie, les entreprises disent pouvoir atteindre le montant maximum de bonus d'éco-conduite (100 000 HUF/mois) accordé aux salariés. Le système est doublement bénéfique : les entreprises économisent en carburant et en charges sociales.

La charge des véhicules varie très fortement, entre 4 et 24 tonnes.

Selon les calculs effectués lors de l'enquête, le coût du carburant au kilomètre serait de près de 0,39 €.

Maintenance et réparations

Le coût de la maintenance est difficile à chiffrer. Beaucoup d'entreprises achètent leur véhicule avec un contrat de maintenance déjà inclus dans le prix du crédit-bail. Celles qui ne le font pas, ont déclaré avoir des coûts croissants pendant la durée du véhicule. Ce coût commencerait à près de 2 000 €/an, pour atteindre plus de 4 800 €/an pour certaines entreprises. Les plus grandes entreprises ont leur propre atelier et réalisent les maintenances et entretiens à moindre coût.

Après les discussions avec les professionnels, le coût de la maintenance retenu pour cette étude sera de 0,029 €/km, soit 3 909,20 €/an.

Pneumatiques

Les pneumatiques sont achetés neufs, généralement renouvelés tous les 2 ans et régulièrement rechapés à la fin de la première année. Ils peuvent conduire jusqu'à 240 000 – 280 000 km. Les marques les plus utilisées sont Bridgestone, Michelin et Hankook. Pourtant, les prix des pneus qui n'arrêtent pas d'augmenter en HUF en raison du cours de change ont ravivé le marché des pneus produits localement en Hongrie.

Le coût des pneumatiques est estimé à 2 750 €/an pour un véhicule 40T.

Financement des véhicules

Le recours au crédit-bail financier (leasing) est généralisé dans le secteur du TRM. Le prix de base d'un ensemble 40 tonnes n'est pas très différent des autres pays européens. Pour un véhicule d'entrée de gamme, sans options, le prix de base commence à 80 000 € HT. Par contre, le prix d'un véhicule de marque, de classe EURO 6, avec beaucoup d'options, peut monter jusqu'à 130 000 € HT. Pour la comparaison et sur la base des réponses données par les entreprises de TRM sur place, une fourchette de prix entre 95 000 et 100 000 € HT sera retenue.

A l'achat du véhicule, différents types de contrat-bail sont négociés selon la nature du transport, la marque du véhicule et les services associés souhaités. Les entreprises ont déclaré avoir signé des contrats de 1 à 4 ans. La plupart des véhicules qu'ils possédaient lors de la réalisation de l'enquête étaient acquis avec un leasing de 3 ou 4 ans avec un acompte allant de 10 à 20 % du prix du véhicule. Ainsi, un véhicule bas de gamme peut être obtenu à près de 1 200 €/mois sur 48 mois sans le coût de la maintenance, ni celui de l'assurance, moyennant un acompte de 20 % à la signature du contrat et 20 % de prix d'achat à la fin du contrat. Le loyer mensuel d'un véhicule haut de gamme serait plutôt de 2 500 €, voire plus si plusieurs contrats de services ont été également inclus. Selon les calculs effectués, un véhicule très souvent utilisé pour des routes internationales et ayant un niveau de confort correct pour le conducteur aurait un loyer mensuel de 1 570 €/mois.

Sauf exceptions, les entreprises préfèrent racheter les véhicules en fin de crédit-bail. Les véhicules sont exploités à l'international pendant leurs 6-7 premières années. Puis, ils sont soit revendus, soit exploités sur le marché domestique.

Péages

Le coût annuel des péages varie très fortement selon les pays traversés par les transporteurs hongrois. Il peut varier de 6 000 € à plus de 25 000 €. Selon les entretiens dans les entreprises, un coût annuel de 14 000 € sera retenu pour le reste de l'étude. Ceci correspond à un coût au kilomètre entre 0,11 € et 0,12 €. Ce coût représente une estimation pour un groupe de pays

généralement traversés par les hongrois. Sinon, selon les pays, le coût au kilomètre des péages peut varier de 0,12 € à 0,70 €.

Assurances

Comme en France, il existe deux principaux types d'assurance pour le véhicule, le tiers payant (assurance obligatoire) et le tout-risque (appelé Casco en Hongrie). Le total de l'assurance obligatoire et du « casco » coûte entre 2 000 € et 3 200 € par an et par tracteur. Les prix se concentrent autour de 2 300 €.

Pour la semi-remorque, le coût de l'assurance est de près de 470 € par an.

Le coût annuel des assurances pour un ensemble est donc de près de 2 770 € pour un transporteur ne représentant pas un taux d'accident important. Pour un véhicule haut de gamme, ce coût peut monter à plus de 3 500 €.

Coûts de structure

Pendant les entretiens, 7 des 10 entreprises visitées ont déclaré avoir fait des calculs de prix de revient. Selon leur calcul, le prix de revient d'un kilomètre se situe entre 0,82 € et 0,90 €. Ces mêmes entreprises ont déclaré avoir des coûts administratifs entre 10 et 15 %, soit entre 0,08 € et 0,15 € au kilomètre.

Comme il n'y a pas de critère précis sur ce poste de coût, les coûts présentés ci-dessus sont purement indicatifs. Ils sont fortement dépendants de la nature des éléments inclus dans le calcul, ainsi que de la taille de l'entreprise.

Concurrence sur le marché

Pour conclure, il est important de noter que les transporteurs hongrois ont des coûts de revient assez bas, mais qu'ils sont tout de même confrontés à la concurrence des transporteurs des pays voisins ayant des coûts encore plus restreints. Les transporteurs hongrois disent se battre contre les coûts de carburant et de péages trop importants pour faire face à la concurrence. Ils ont déclaré notamment que pendant les 2 dernières années, le prix du carburant a augmenté de près de 25 % sans qu'ils aient pu augmenter leurs tarifs.

Sur le marché international hors UE, les transporteurs russes et ukrainiens ont des prix de carburant à 0,65 € contre 1,18 € pour les transporteurs hongrois.

Par rapport à la France, le prix du carburant en Hongrie est 0,02 € plus haut. Mais sur les routes internationales, les pays limitrophes qui sont aussi les pays d'approvisionnement pour les transporteurs hongrois ont également des prix assez hauts.

3.2. Observation des coûts de personnel de conduite

Les conditions d'embauche et le niveau de rémunération des conducteurs en Hongrie ont été observés lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises et une seconde par l'intermédiaire des reportages en face à face avec des conducteurs sur des aires de parking en dehors de la Hongrie. La seconde phase consiste à l'interrogation volontaire d'une vingtaine de conducteurs pendant leur pause sur leurs conditions de travail et leur rémunération. Cette sous-partie propose donc une vision globale de ce segment du marché du travail, observé des deux côtés des co-contractants.

3.2.1. Etat du marché

Le marché du travail dans le secteur du TRM en Hongrie semble avoir trouvé son équilibre. La croissance accrue du TRM notamment international du secteur hongrois, couplée à l'émigration de certains conducteurs vers les pays où les salaires sont plus importants, avaient entraîné une pénurie de main d'œuvre relativement importante dans le pays avant 2009. Selon les entreprises, ceci avait fait augmenter les salaires des conducteurs.

Pourtant, la crise a apporté une certaine stabilité au marché du travail dans le TRM. La baisse de l'activité et la faillite d'un certain nombre d'entreprises de TRM auraient libéré de la main d'œuvre sur le marché du travail, mettant fin à la hausse des salaires. En même temps, la baisse du cours de la monnaie nationale par rapport à l'euro a également rendu les salaires plus acceptables pour les entreprises.

En 2011, le dispositif bonus éco-conduite a été mis en place, diminuant le coût de la main d'œuvre et soutenant l'activité TRM en Hongrie.

3.2.2. Conditions de travail

Volume d'activité et le kilométrage

Les conducteurs hongrois bénéficient officiellement de 20 à 30 de jours de congés payés. Pourtant, une partie des conducteurs dont le revenu est basé sur le volume d'activité ont confié au CNR, lors des entretiens, qu'ils ne prenaient presque jamais la totalité de leurs congés payés ou bien travaillaient dans une autre société lors des congés payés dans leur société principale.

Selon les déclarations des conducteurs, le nombre de travail dans l'année varie entre 184 jours et 280 jours avec une forte concentration autour de 235 – 240 jours.

Les conducteurs hongrois acceptent de travailler le week-end mais demandent de rester chez eux au moins 2 week-ends sur 4. Le nombre de jours travaillés dans la semaine est donc entre 5 et 5,5 jours pour un conducteur qui se déplace principalement à l'étranger et vers des destinations lointaines.

Le kilométrage associé à ce volume de travail varie donc entre 96 000 km et 175 000 km. Selon les calculs effectués, un conducteur hongrois conduit en moyenne 135 000 km.

Heures de conduite et de travail

Interrogés sur leurs heures de conduite et de repos, tous les conducteurs répètent un discours préparé et appris par cœur : ils citent la loi et disent ne jamais conduire plus que ce que permettent les règles européennes. 8 parmi les 20 conducteurs interrogés ont déclaré ne pas atteindre le maximum européen depuis quelques années en raison de la baisse de l'activité.

Pour la suite de l'étude, le maximum européen de 1 980 heures théoriques de conduite annuelle sera pris en compte.

Rémunération

- Point de vue de l'entreprise

Lors des entretiens en entreprises, les responsables ont été très ouverts sur les questions de rémunération des salariés. Ils ont également montré sans problème les fiches de paie ainsi que tout autre document concernant le bonus d'éco-conduite et les frais de déplacement.

Selon leurs déclarations, les conducteurs sont souvent embauchés un peu au-dessus du smic local, soit près de 140 000 HUF brut par mois (470 €). Les cotisations sociales payées par l'employeur pour ce montant sont de 40 000 HUF (134 €). Le salarié, de son côté, reçoit près de 380 € net après avoir payé ses cotisations.

Le salaire brut de base est souvent complété par le bonus d'éco-conduite et des frais de déplacement. Ces deux derniers éléments de rémunération, sur lesquels l'employeur ne paie pas de cotisations, représentent environ deux tiers du revenu net du salarié, soit près de 750 €/mois.

- Point de vue des conducteurs

Selon les conducteurs, la réalité de calcul de leurs salaires est souvent différente de ce qui est présenté sur les fiches de paie.

13 conducteurs sur 20 ont déclaré avoir une rémunération de base fixe complétée par une partie variable du nombre de kilomètres qu'ils réalisent dans le mois. Actuellement, la rémunération variable nette au kilomètre est de près de 23,5 HUF/km, soit 0,0783 €/km. La rémunération nette finale et mensuelle serait de près de 1 200 – 1300 € pour les mois d'activité et seulement de 300 € pour le mois de congés payés. Le reste des conducteurs, soit 7 sur 20, confirment le mode de calcul des employeurs mais ne connaissent pas le montant exact des frais de déplacement, ni du bonus d'éco-conduite.

3.3. Présentation de Profils Type

Pour permettre les comparaisons internationales, un profil de conducteur type pour la Hongrie est ici proposé en détaillant le calcul réel pour le conducteur ainsi que le calcul officiel qui se trouve sur la fiche de paie.

Les données présentées ci-dessous sont entièrement issues des entretiens menés sur le terrain par le CNR auprès des entreprises de transport et des conducteurs, dont l'activité principale est le transport international avec des véhicules articulés 40T standards.

3.3.1. Caractéristiques du conducteur type

Profil Type	
Composition du salaire	<ul style="list-style-type: none"> - Salaire de base brut de 160 000 HUF reçu chaque mois, soit 533 €/mois, - Diverses primes et majorations (prime de Noël, prime de bonne conduite, majoration pour le travail nocturne ou le week-end...) de 120 000 HUF/an, soit 10 000 HUF/mois en moyenne (33,33 €) - Retour à la base 1 week-end sur 2 en général, - Rémunération variable composée des frais kilométriques et de bonus d'éco-conduite, non soumis aux cotisations sociales, - Pour plus de la moitié des conducteurs, la rémunération variable est fonction du kilométrage mensuel au taux de 24 HUF/km, soit 0,08 €/km, - Maximisation des heures de conduite annuelles, - Congés payés annuels pris partiellement.
Kilométrage annuel réalisé	134 170 km
Nombre de jours de travail par an	238 jours
Nombre de semaines d'activité par an	46 semaines
Nombre d'heures de conduite par an	1 980 heures
Coût annuel pour l'employeur en HUF	5 687 200,00 HUF
Coût annuel pour l'employeur en €	18 957,33 €
Coût horaire de conduite en HUF	2 872,32 HUF
Coût horaire de conduite en €	9,57 €
Coût kilométrique en HUF	42,39 HUF
Coût kilométrique en €	0,14 €

Coût mensuel d'un conducteur pendant les mois d'activité
Présentation du revenu sur la fiche de paie officielle

EMPLOYEUR			SALARIE		
	HUF	€		HUF	€
Salaire Brut	160 000 HUF	533,33 €	Salaire Brut	160 000 HUF	533,33 €
Salaire brut de base	150 000 HUF	500,00 €	Salaire brut de base	150 000 HUF	500,00 €
Autres primes ou majorations	10 000 HUF	33,33 €	Autres primes ou majorations	10 000 HUF	33,33 €
Cotisations sociales	45 600 HUF	152,00 €	Cotisations sociales	29 600 HUF	98,67 €
Cotisations de l'employeur	43 200 HUF	144,00 €	Retraite	16 000 HUF	53,33 €
Contribution à la formation	2 400 HUF	8,00 €	Assurance maladie	11 200 HUF	37,33 €
			Chômage	2 400 HUF	8,00 €
Coût mensuel de la rémunération fixe	205 600 HUF	685,33 €			
Rémunération variable	280 000 HUF	933,33 €	Rémunération variable	280 000 HUF	933,33 €
Frais de déplacement	180 000 HUF	600,00 €	Frais de déplacement	180 000 HUF	600,00 €
Bonus d'éco-conduite	100 000 HUF	333,33 €	Bonus d'éco-conduite	100 000 HUF	333,33 €
			Impôt sur le revenu	25 600 HUF	85,33 €
Coût mensuel total d'un conducteur	485 600 HUF	1 618,67 €	Revenu disponible	384 800 HUF	1 282,67 €

Coût mensuel d'un conducteur pendant les mois d'activité
Situation réelle en cas de rémunération au km

EMPLOYEUR			SALARIE		
	HUF	€		HUF	€
Salaire Brut	160 000 HUF	533,33 €	Salaire Brut	160 000 HUF	533,33 €
Cotisations sociales	45 600 HUF	152,00 €	Cotisations sociales	29 600 HUF	98,67 €
Rémunération variable	280 008 HUF	933,36 €	Rémunération variable	280 008 HUF	933,36 €
Taux kilométrique	24,00 HUF	0,08 €	Taux kilométrique	24 HUF	0,08 €
Conduite de 11 667 km/mois	280 008 HUF	933,36 €	Conduite de 11 667 km/mois	280 008 HUF	933,36 €
			Impôt sur le revenu	25 600 HUF	85,33 €
Coût mensuel total d'un conducteur	485 608 HUF	1 618,69 €	Revenu disponible	384 808 HUF	1 282,69 €

Coût mensuel d'un conducteur pendant la période de congés payés

EMPLOYEUR			SALARIE		
	HUF	€		HUF	€
Salaire Brut	160 000 HUF	533,33 €	Salaire Brut	160 000 HUF	533,33 €
Salaire brut de base	150 000 HUF	500,00 €	Salaire brut de base	150 000 HUF	500,00 €
Autres primes ou majorations	10 000 HUF	33,33 €	Autres primes ou majorations	10 000 HUF	33,33 €
Cotisations sociales	45 600 HUF	152,00 €	Cotisations sociales	29 600 HUF	98,67 €
Cotisations de l'employeur	43 200 HUF	144,00 €	Retraite	16 000 HUF	53,33 €
Contribution à la formation	2 400 HUF	8,00 €	Assurance maladie	11 200 HUF	37,33 €
			Chômage	2 400 HUF	8,00 €
			Impôt sur le revenu	25 600 HUF	85,33 €
Coût mensuel total d'un conducteur	205 600 HUF	685,33 €	Revenu disponible	104 800 HUF	349,33 €

Coût annuel d'un conducteur type

	Nombre de mois	Montant mensuel en HUF	Total en HUF	Total en €
Coût mensuel pendant la période d'activité	11,5	485 600 HUF	5 584 400 HUF	18 614,67 €
Coût mensuel pendant la période de congés payés	0,5	205 600 HUF	102 800 HUF	342,67 €
Coût total annuel du conducteur pour son employeur				18 957,33 €

4. Bibliographie

- Autorités d'inspection,
- Décrets ministériels concernant les prix des amendes,
- Site internet www.motorway.hu pour les tarifs des e-vignettes et les frais actuels des cartes de chronotachygraphe,
- Site internet www.nit.hu,
- Site internet www.mkfe.hu,
- Site internet ww.kti.hu,
- Site internet, <http://kozutiszallitas.ertekesitesmegoldasok.hu/judasgepek.html>,
- Site internet, http://ec.europa.eu/energy/energy.../hu/mix_hu_hu.pdf,
- Site internet, <http://gkienergia.hu/content/magyar-gazdasag-es-energiaszektor-helyzetekilatasai-2012-2013-ra>,
- Site internet, <http://www.nehgosz.hu>,
- Matériel d'information (brochures et livrets) de l'Office de Transport Routier,
- Décret gouvernemental 156/2009 (VII.29),
- Site internet www.fuel-prices-europe.info,
- Site internet <http://www.worldwide-tax.com/ukraine/ukraine-vat-taxes.asp>,
- Loi sur l'imposition du revenu des personnes physiques et morales 27§(1),
- Site internet <http://penzugysziget.hu>,
- Site internet, <http://www.nav.gov.hu>,
- Site internet <https://www.eji.hu>,
- Loi sur le revenu des salariés - 27. § (1)
- Site internet, <http://www.digitachograf.hu>,
- Site internet, <http://www.adooldal.hu>,
- Site internet, <http://www.liganet.hu>,
- Site internet, <http://www.eur-lex.europa.eu>,
- Code du travail, 2003. CXXVII. Article 57/C. § (3),
- Site internet, <http://blog.rsmdtm.hu>,
- Code du travail, Article 120. § (4), Mt 126,
- Code du travail, Article 126. § 1,
- Site internet <http://digitachograf.hu/?p=idokategoria>,
- Publications de NKH, Road Vehicle Transport Authority,
- Publications de KSH sur l'accidentologie.

5. Annexes

Annexe 1 : L'introduction du nouveau système de péage routier selon la distance parcourue

Le 1er juillet 2013, un système électronique de collecte de péages routiers basé sur la distance parcourue (DTS) a été introduit sur un total de 6 513 km de routes hongroises. Ces routes sont des autoroutes, des voies express ou des routes nationales simples.

Le nouveau système tel que décrit dans la loi LXVII de 2013 est compatible avec les règles européennes. Le taux de péage est fonction du type de la voie, de la catégorie du véhicule moteur (J2, J3, J4, voir ci-dessus) ainsi que de sa classe EURO.

J2	Véhicules utilitaires ayant un PTAC de plus de 3,5 tonnes et 2 essieux
J3	Véhicules utilitaires ayant un PTAC de plus de 3,5 tonnes et 3 essieux
J4	Véhicules utilitaires ayant un PTAC de plus de 3,5 tonnes et 4 essieux ou plus

La société State Motorway Management Company Ltd. (SMMC Ltd.) a été désignée par le gouvernement hongrois pour la réalisation des travaux nécessaires pour la collecte de la taxe. Elle devra également assister les autorités nationales pour réaliser des contrôles.

Tous les véhicules utilitaires (y compris les tracteurs agricoles) de plus de 3,5 tonnes sont concernés par la nouvelle taxe.

Les taux de la taxe sont déterminés (décret NFM 25/2013 (V31)) en accord avec les règles européennes en la matière. La description des catégories J2, J3, J4 se trouve également dans le même décret et peut être modifiée si nécessaire.

Tarifcation des routes hongroise (au km) :

Catégorie du véhicule		J2		J3		J4	
Type de route		Autoroute	Route Nationale	Autoroute	Route Nationale	Autoroute	Route Nationale
Classe Euro	A ≥ EURO III	42,42 HUF	18,05 HUF	59,52 HUF	31,24 HUF	86,70 HUF	54,08 HUF
		0,15 €	0,06 €	0,21 €	0,11 €	0,30 €	0,19 €
	B = EURO II	49,90 HUF	21,23 HUF	70,02 HUF	36,75 HUF	108,38 HUF	67,60 HUF
		0,17 €	0,07 €	0,24 €	0,13 €	0,37 €	0,23 €
	C ≤ EURO I	57,39 HUF	24,41 HUF	80,52 HUF	42,26 HUF	130,06 HUF	81,12 HUF
		0,20 €	0,08 €	0,28 €	0,15 €	0,45 €	0,28 €

Abonnement

L'abonnement n'est pas obligatoire pour l'utilisation du nouveau système électronique mais quelques fonctions sont réservées aux abonnés. Les abonnements peuvent se faire de 3 façons :

	Où s'abonner?	Documents nécessaires
Lors de l'achat d'un billet pré-payé	Sur internet ou aux agences (service clients)	Données personnelles du propriétaire ou de la société, infos sur le véhicule, coordonnées de l'entreprise
Avec une unité (OBU) existante	Sur internet ou aux agences (service clients)	En plus de ce qui est ci-dessus, le numéro d'OBU et le nombre de contrats conclus
Avec l'achat d'une unité OBU	Kiosques aux points de vente	Données personnelles du propriétaire ou de la société, infos sur le véhicule, coordonnées de l'entreprise et le numéro de l'OBU

Les abonnés peuvent choisir le prépaiement. Dans ce cas, le compte créé lors de l'abonnement est approvisionné en avance et le système prélève le péage correspondant à l'utilisation des routes. Le compte peut être approvisionné à un point de vente ou sur internet en utilisant une carte bancaire ou par virement.

Les non-abonnés peuvent seulement acheter des tickets prépayés. Ils peuvent acheter leur ticket à un point de vente ou sur internet avec une carte de paiement.

Si les routes hongroises sont souvent empruntées, il est recommandé d'avoir une unité à bord qui permettra d'utiliser les services de flotte d'une société de services habilitée par la SMMC.

L'unité à bord peut être :

- Intégrée (achetée chez un fournisseur de services et installée à l'aide d'un professionnel),
- Posée (peut être installée par l'utilisateur en 10 minutes).

Contrôles et sanctions

La société SMMC Ltd. peut procéder à l'identification d'un utilisateur non-autorisé. Les données nécessaires pour l'identification sont dans la base de données de SMMC et les contrôles se font à l'aide des 74 portails installés sur les autoroutes et routes nationales et 100 véhicules mobiles.

Les portails reconnaissent et enregistrent les données de péage des véhicules qui les franchissent. Les unités à bord des véhicules peuvent également servir à contrôler les véhicules.

Si le véhicule utilise les routes hongroises sans qu'il ne paye le péage (la taxe d'utilisation), il peut être sanctionné :

- Soit sur la route, par l'arrêt du véhicule par la police nationale,
- Soit à distance, sans que le véhicule ne soit arrêté, grâce à l'enregistrement des données du propriétaire du véhicule

En plus, les contrôles peuvent être effectués aux points de passage de frontières.

Source : <https://www.hu-go.hu/articles/index/3160>