



Comité National Routier

LE TRM SLOVAQUE

Etude

Présentation du secteur de transport routier de marchandises slovaque

Mai 2012



Remerciements

Nous remercions Monsieur Peter Kazimir, vice premier ministre et ministre des finances de la République de Slovaquie, Monsieur Pavol Reich, secrétaire général de l'organisation professionnelle des transporteurs routiers slovaques CESMAD Slovakia, Monsieur Rudolf Pales, vice-président de l'organisation professionnelle UNAS, les représentants du Ministère des Transports de la République de Slovaquie ainsi que tous les chefs d'entreprise qui ont accepté de participer à cette étude à travers des entretiens.

Table des matières

1	PRESENTATION GENERALE DE LA SLOVAQUIE.....	6
1.1	PORTRAIT HISTORIQUE, POLITIQUE ET ECONOMIQUE GENERAL DE LA SLOVAQUIE... 6	6
1.1.1	Contexte géographique et politique générale.....6	6
1.1.2	Données générales7	7
1.1.3	Contexte économique.....7	7
1.2	PRESENTATION SYNTHETIQUE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET 10	10
1.2.1	Politique de développement des infrastructures et financement.....10	10
1.3	DONNEES DE CADRAGE DU SECTEUR DU TRM12	12
1.3.1	Le pavillon de TRM slovaque en 2010 12	12
2	PRESENTATION SPECIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SLOVAQUIE.....	16
2.1	PRESENTATION DE L'ORGANISATION DU SECTEUR.....16	16
2.1.1	Les organisations professionnelles de TRM international 16	16
2.1.2	Les syndicats ouvriers..... 17	17
2.1.3	Université de Zilina..... 18	18
2.1.4	Les directions régionales..... 18	18
2.2	PRESENTATION DE L'ORGANISATION DU MARCHE 18	18
2.2.1	Grandes étapes du développement du TRM en Slovaquie 18	18
2.2.2	Typologies d'entreprises 19	19
2.2.3	Poids des conducteurs indépendants 19	19
2.2.4	Poids de la sous-traitance 19	19
2.3	ANALYSE DE LA POLITIQUE DE CONTROLE ET D'INSPECTION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES..... 20	20
2.3.1	Les contrôles du transport routier de marchandises 20	20
2.3.2	La politique de sanction..... 20	20
2.4	FORMES D'ENTREPRISES, CONDITIONS ET COUTS DE CREATION 21	21
2.5	FISCALITE GENERALE ET SPECIFIQUE S'APPLIQUANT AU TRM EN SLOVAQUIE 22	22
2.5.1	Fiscalité nationale générale 22	22
2.5.2	Fiscalité spécifique au TRM en Slovaquie 23	23
2.5.3	La vignette et SkyToll..... 25	25
2.6	REGLEMENTATION D'ACCES AU MARCHE DE TRM ET A LA PROFESSION 27	27
2.6.1	Accès au marché..... 27	27
2.6.2	Autorisations spécifiques..... 27	27
2.6.3	Attestations de conducteurs 28	28
2.6.4	Capacité professionnelle 28	28
2.7	REGLEMENTATION DU TRAVAIL GENERALE ET SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM..... 29	29
2.7.1	Principes généraux du droit du travail slovaque..... 29	29
2.7.2	Temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs routiers 31	31
2.7.3	Conventions Collectives 33	33
3	ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION DU TRM SLOVAQUE.....	34
3.1	OBSERVATIONS DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40T DU TRM SLOVAQUE A L'INTERNATIONAL 34	34
3.1.1	Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises de TRM slovaques 34	34
3.1.2	Conditions d'exploitation des entreprises interrogées 35	35
3.1.3	Carburant 35	35
3.1.4	Maintenance..... 36	36
3.1.5	Pneumatiques..... 36	36
3.1.6	Acquisition des véhicules..... 36	36

3.1.7	Péages	36
3.1.8	Assurance véhicule.....	37
3.1.9	Coûts de structure	37
3.2	OBSERVATIONS DES COUTS DE PERSONNEL DE CONDUITE ASSOCIES AU PL 40T DU TRM SLOVAQUE	37
3.2.1	Conditions d'emploi du personnel de conduite	37
3.2.2	Contrat de travail	38
3.2.3	Temps de travail.....	38
3.2.4	Rémunération.....	40
3.2.5	Présentation d'un profil type	44
4	ANNEXES	47
4.1	ANNEXE 1 : LISTE DES ROUTES CONCERNEES PAR L'EMYTO (SKYTOLL)	47
4.2	ANNEXE 2 : EXTRAIT DU BAREME LEGAL SLOVAQUE POUR LES FRAIS DE DEPLACEMENT	48
5	BIBLIOGRAPHIE	52

1 Présentation générale de la Slovaquie

1.1 Portrait historique, politique et économique général de la Slovaquie

1.1.1 Contexte géographique et politique générale

La Slovaquie est une république démocratique fondée sur régime présidentiel et parlementaire. Le pouvoir exécutif est exercé principalement par le chef du gouvernement.

La loi fondamentale de la République de Slovaquie est sa constitution, adoptée en 1992 et largement modifiée en 2004, l'année de l'entrée du pays dans l'Union Européenne. La constitution garantit la liberté d'activité économique ; toute limitation à cette liberté doit être validée par voie législative ou réglementaire.

Le Président de la République est élu au suffrage universel pour 5 ans lors d'un scrutin uninominal à deux tours. Le Parlement slovaque est monocaméral et comprend 150 membres. Les députés sont élus pour un mandat de quatre ans à la proportionnelle, lors d'une élection en un tour, où chaque parti obtenant au moins 5 % des voix se voit représenté au parlement.

La réforme de 1996 a établi un système administratif comprenant 8 régions (*kraj*), 79 districts dont 9 districts urbains (5 pour Bratislava et 4 pour Kosice). Chaque *kraj* a un chef-lieu que représente la ville la plus peuplée de la région.

Nom du kraj	Chef-lieu
1. Banskobystrický kraj	1. Banská Bystrica
2. Bratislavský kraj	2. Bratislava
3. Košický kraj	3. Košice
4. Nitriansky kraj	4. Nitra
5. Prešovský kraj	5. Prešov
6. Trenčiansky kraj	6. Trenčín
7. Trnavský kraj	7. Trnava
8. Žilinský kraj	8. Žilina

Source: ministère des affaires étrangères slovaque

La carte des régions de la Slovaquie



La Slovaquie est devenue membre de l'UE le 1^{er} mai 2004. Le 21 décembre 2007, elle a rejoint l'espace Schengen : un espace formé à l'époque de 24 Etats membres, où les contrôles aux frontières intérieures ont été supprimés. Le pays a adopté la monnaie unique, le premier janvier 2009, sous le premier gouvernement de Robert Fico. Les négociations ont été menées par l'actuel ministre des finances Monsieur Peter Kazimir, à l'époque secrétaire d'état chargé des finances.

1.1.2 Données générales

- Superficie :	48 845 km ²
- Densité :	108 hab. / km ²
- Population :	5 435 273 habitants au 31 décembre 2010
- Capitale :	Bratislava
- Nature du régime :	République parlementaire
- Chef d'Etat :	M. Ivan Gasparovic (réélu en 2009 pour 5 ans)
- Premier ministre :	Robert Fico
- Ministre des finances :	Peter Kazimir
- Ministre des transports :	Ján Počiatek
- Commissaire européen :	M. Maros Sefcovic, Vice-président, commissaire des Relations interinstitutionnelles et Administration
- Nombre de députés européens :	13 sur 751
- Langue officielle :	Slovaque, 10 % de la population slovaque est d'origine hongroise et parle le hongrois comme langue maternelle.
- Monnaie :	Euro depuis le 1 ^{er} janvier 2009 (1 euro = 30,1260 couronnes slovaques)
- PIB (prix courants) :	65,9 G€ en 2010 (63,1 G€ en 2009)
- PIB/hab. en SPA :	74 (standard de pouvoir d'achat, base 100 = UE27)
- Taux de croissance du PIB :	4,0 % en 2010
- Taux d'inflation annuel :	+ 0,7 % en 2010
- Taux de chômage (BIT) :	13,4 % en juin 2011
- Salaire minimum brut :	317,00 €/mois, en 2011
- Salaire moyen brut :	800 €/mois tous secteurs confondus ; 623 €/mois (502 €/mois net) dans le secteur du TRM
- Exportations de biens et services :	53,3 G€ en 2010
- Importations de biens :	54,0 G€ en 2010
- Solde des échanges externes de biens :	-0,7 G€ en 2010
- Flux des IDE (investissements directs étrangers) entrants :	-0,04 G€ en 2010

1.1.3 Contexte économique

La synthèse qui suit a été élaborée à partir des publications de la Mission Economique de l'Ambassade de France à Bratislava¹:

La politique économique du gouvernement Fico, en place depuis mi-2006, est de poursuivre la libéralisation de l'économie en privilégiant la cohésion sociale. Cette politique a permis au pays d'attirer d'importants investissements directs étrangers provenant en grande partie des pays de l'Union Européenne.

¹ Fiches de synthèse de la Mission Economique de Bratislava (voir la liste page 15), disponibles sur le site internet www.dgtpe.fr

La croissance du pays est passée en 5 ans de 2,1 % en 2002 à plus de 10 % en 2007, ce qui place ce pays en deuxième position dans le monde après la Chine selon les statistiques de l'OCDE. Depuis le début de la crise économique mondiale, la croissance a d'abord diminué en 2008 avant de devenir négative en 2009 où la baisse du PIB a atteint -4,8 %. Ceci s'explique en partie par l'arrêt des importations de gaz en fin 2008 suite à des conflits entre Gazprom, société d'énergie russe et l'Ukraine. La situation a désavantagé l'industrie lourde en Slovaquie pendant l'hiver 2008/2009. Le pays a renoué avec des taux de croissance positifs dès le premier semestre 2010. Fin 2010, le taux annuel de croissance s'est élevé à 4,0 %.

Comparé à l'UE15, un véritable effet de rattrapage est observé en Slovaquie. Bien que le chômage reste assez élevé dans les régions de l'Est, il est quasiment inexistant à Bratislava, la capitale slovaque. Le niveau des salaires à Bratislava est 50 % plus élevé que la moyenne européenne.²

Dans les années qui ont précédé la crise économique mondiale, les priorités de l'ancien gouvernement Fico étaient d'une part l'adoption de la monnaie européenne dans les plus brefs délais et d'autre part, d'installer la stabilité financière dans le pays qui réalise près de 90 % de ses échanges commerciaux avec les pays européens. Pour atteindre cet objectif, une rigueur budgétaire imposée dès 2006 a permis en Slovaquie le retour aux critères de Maastricht. L'Euro a finalement été adopté au 1^{er} janvier 2009, permettant à la Slovaquie de devenir le deuxième pays de l'ancien bloc de l'Est membre de l'Eurozone, après la Slovénie. Pour maintenir sa place dans l'Eurozone, la Slovaquie souhaitait contrôler ses finances publiques pendant la crise. Pourtant, le déficit budgétaire, de l'ordre de 2 % du PIB en 2008, a atteint les 6,8 % en 2009 et 7,8 % en 2010.

Un des faits marquants de la politique monétaire slovaque depuis 2000, jusqu'avant son entrée dans la zone euro, était l'appréciation de la monnaie nationale. Le taux de change de la couronne slovaque est passé de 43,40 SKK pour 1 Euro en 2000 à 30,126 SKK à la date d'adoption de la monnaie européenne. Cette évolution de la devise nationale a permis d'élever le niveau de vie des habitants par rapport au reste de l'Eurozone et de soutenir la consommation intérieure et la croissance. Pour ne pas pénaliser les exportations et les investissements directs étrangers, le gouvernement a alors appliqué des taux d'imposition bas et accordé des crédits d'impôts aux investisseurs.

Concernant la fiscalité, l'impôt sur le revenu, l'impôt sur les sociétés et la TVA ont été soumis au taux unique de 19 % jusqu'en 2010. Le 1^{er} janvier 2011, la TVA a été augmentée d'un point. Début 2012, le gouvernement Fico II a exprimé son souhait de créer une deuxième tranche d'impôt pour les particuliers et les entreprises. Les dividendes ne sont pas taxés.

Impacts de la crise économique en Slovaquie selon l'OCDE

« L'économie slovaque a davantage souffert de la récession mondiale que la plupart des autres pays de l'OCDE, en raison essentiellement de son exposition au commerce mondial. Elle se redresse aujourd'hui à un rythme supérieur à la moyenne. Pour rétablir durablement une trajectoire de forte croissance, les autorités doivent s'employer à contrer le risque d'une expansion du chômage de longue durée, assurer la viabilité des finances publiques et mieux tirer parti des retombées positives du passage à une croissance verte.

Déjà élevé avant la crise, le taux de chômage a sensiblement augmenté en 2009 pour atteindre 14 %. Il stagne depuis. Le principal enjeu consiste à empêcher sa pérennisation. Dans cette optique, les politiques actives du marché du travail devraient se concentrer davantage sur les dépenses de formation. En outre, les réglementations s'appliquant au salaire minimum et l'extension juridique des accords collectifs sur les salaires devraient être ajustés.

Le déficit des finances publiques a atteint environ 8 % du PIB en 2010 et les autorités prévoient [...] un effort majeur de consolidation. Les dépenses publiques devraient être diminuées, notamment en réformant le régime des retraites. En outre, la réduction des exemptions fiscales et l'augmentation de

² Eurostat

la fiscalité sur les bases immobilières, comme l'immobilier et les externalités environnementales, devraient être envisagées. Le plafonnement des dépenses, y compris des dépenses fiscales, et l'établissement d'un conseil budgétaire indépendant seraient utiles à la réalisation des objectifs de consolidation. »³

Novembre 2011, entretien avec Monsieur Peter Kazimir. Au printemps 2012, M. Kazimir était nommé vice premier ministre et ministre des finances de la République de Slovaquie :

Depuis mars 2012, Monsieur Peter Kazimir est ministre des finances dans le gouvernement Fico II, en place depuis mars 2012. M. Kazimir a accepté de répondre aux questions du CNR en novembre 2011 lorsqu'il occupait le siège de député de Piestany au parlement slovaque dans les rangs de son parti Smer, dans l'opposition à l'époque. Lors des élections du 10 mars 2012, Smer a obtenu plus de 44 % des votes qui lui a permis d'avoir 83 sièges sur 150 au parlement et de fonder seul le gouvernement.

Monsieur Kazimir avait déjà occupé le poste de secrétaire d'état chargé des finances au moment de l'entrée du pays dans la zone euro. Il est considéré comme la personne qui a permis au pays de respecter les critères de Maastricht et de devenir le 16^{ème} membre de la zone et surtout le 2^{ème} pays de l'Est, après la Slovaquie.

Monsieur Kazimir dit « être conscient de vivre dans un pays dont les ressources et les moyens sont incomparables avec les anciens membres de l'Union Européenne. Il est difficile pour nous aujourd'hui de tenir nos promesses envers l'Europe et en même temps aider les pays en crise. » Selon lui, l'Etat slovaque soutient l'économie « par le biais d'arbitrages entre les projets d'investissement et le choix des investisseurs qui apporteront une vraie valeur ajoutée ».

Concernant le transport routier, « le point le plus important des dix dernières années dans le développement du transport routier a été le choix, en 2006, d'instaurer la taxe poids lourd. Les négociations ont été rudes et le gouvernement a dû faire face à des grèves d'une ampleur jamais vue auparavant. Les transporteurs ont bloqué toutes les routes autour de la capitale et littéralement assiégé Bratislava. Paradoxalement à ce qu'on pouvait imaginer, le problème n'était pas l'instauration des péages, ni leur montant, mais l'incapacité des pouvoirs publics d'organiser techniquement la collecte de la taxe. Les transporteurs étaient contraints d'arrêter leur activité pendant plusieurs semaines à cause de la bureaucratie et le manque de préparation dans le domaine technique. En réalité, à la différence des autres pays européens, la Slovaquie n'a pas l'habitude de s'occuper de son secteur de transport routier. Ce secteur a toujours su résoudre ses problèmes seul. »

Un deuxième point concernant le transport routier est « la construction des infrastructures. Les dates fixées pour l'achèvement des travaux ne sont jamais respectées en Slovaquie. C'est compliqué et cela provient des problèmes financiers de la part de l'Etat et des organisations privées. Mais ça avance. En novembre 2011, près de 50 km de voie express ont été ouverts. Il existe actuellement en Slovaquie plus de 500 km d'autoroutes et de voies express. »

Un troisième point évoqué par le ministre a été « sur les salaires des conducteurs : le salaire minimal pour un conducteur international est de 380 euros en Slovaquie. Pourtant, ce chiffre est à relativiser. Il n'y a que 3 % des conducteurs qui gagnent le salaire minimum. Les pouvoirs publics sont conscients que ce salaire minimum, qui ne reflète pas la réalité du marché de travail, crée des failles dans le calcul et la collecte des charges sociales et de l'impôt sur le revenu. Pourquoi le salaire minimum slovaque n'augmente pas alors ? Pour une raison simple : les salaires réels ont bien augmenté dans le secteur des transports mais il y a d'autres secteurs en Slovaquie qui ne suivent pas la même tendance. La Slovaquie a attiré des investisseurs étrangers en promettant des salaires bas qui assurent la rentabilité des investissements. Ce sont ces investissements qui ont apporté à la Slovaquie une richesse incomparable et la compétitivité industrielle en Europe. C'est donc la raison pour laquelle, le salaire minimum doit rester bas jusqu'à ce que l'économie slovaque atteigne une maturité comme en

³ Extrait de « Synthèse de l'étude économique Slovaquie 2010 », OCDE, publiée fin 2010

Allemagne ou en France. Lorsque la Slovaquie sera sûre de ne pas perdre ces investissements, elle augmentera certainement son salaire minimum. »

1.2 Présentation synthétique de la politique des transports de fret

La Slovaquie a une position privilégiée en Europe Centrale et représente un grand potentiel de développement dans les secteurs des transports. Concernant le TRM, le pays a un accès direct sur les autoroutes hongroises pour des itinéraires vers le Sud et le Sud-est de l'Europe. L'autoroute D1 relie le pays à l'Autriche et donne accès aux marchés allemand, suisse et italien. La D2 sert d'axe principal pour des destinations en République Tchèque et l'Est de l'Allemagne. Une fois la D1 achevée, l'Union Européenne sera connectée par autoroute à l'Ukraine et autres marchés de l'Est. La Slovaquie est donc un véritable carrefour autoroutier.

Le fer représente aujourd'hui près de 22 % de l'activité de transports de marchandises. Les infrastructures sont vieillissantes et nécessitent sans cesse de lourds investissements de rénovation. Néanmoins, grâce aux liaisons vers l'Ukraine, ce mode garde sa part de marché depuis plusieurs années.

Le transport de fret aérien est très peu développé. La proximité de Bratislava avec l'aéroport de Vienne (40 km) est un facteur qui empêche le développement de ce secteur en Slovaquie.

1.2.1 Politique de développement des infrastructures et financement

- Routes :	43 850 km dont 397 km d'autoroutes
- Densité de routes :	0,9 km/km ²
- Lignes de chemin de fer :	3 592 km dont 1 577 électrifiés
- Voies navigables :	251 km

- Politique de développement des infrastructures et financement

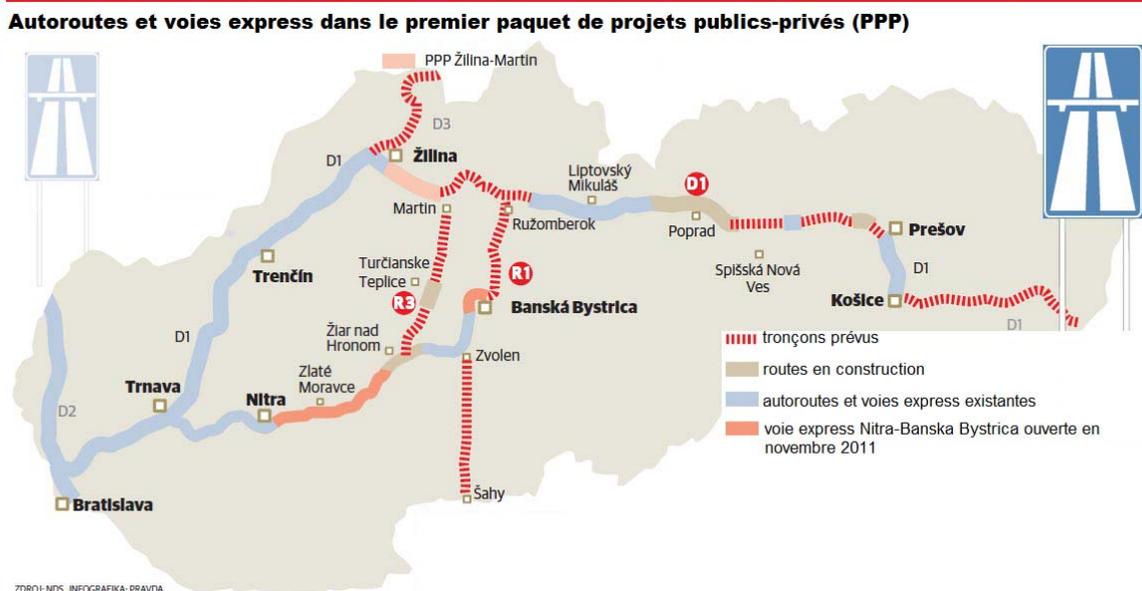
En juin 2005, le gouvernement slovaque a adopté un projet de financement pour la construction des autoroutes par le secteur privé. Ce projet prévoit de construire en partenariat public-privé (PPP) 94 km d'autoroutes pour un montant compris entre 1,8 à 2,1 milliards d'euros. Le premier lot ainsi financé est un tronçon long de 30 km d'autoroutes sur l'axe Bratislava-Kosice (est). Actuellement, un peu plus de 200 km d'autoroutes ont été construites sur les 450 km séparant les deux villes. La construction des tronçons manquants devrait être achevée d'ici fin 2013. Le ministère a récemment lancé un projet qui prévoit le prolongement de l'autoroute D1 jusqu'à la frontière ukrainienne. L'appel d'offres pour le 2^{ème} lot de projets autoroutiers financés dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) a été lancé par le Ministère des Transports le 17 décembre 2007. L'appel d'offres comprend 3 tronçons entre Nitra et Tekovske Nemce sur la voie express R1 d'une longueur totale de 47 km (budget : 16,7 milliards SKK = 490 millions €) ainsi que la bretelle nord de Banska Bystrica également sur la R1 d'une longueur de 5,7 km (budget : 3 milliards SKK = 90 millions €). En 2010, une autoroute de contournement de la capitale slovaque a été ajoutée dans le programme des constructions des infrastructures. En octobre 2011, le tronçon de la voie express R1 de plus de 47 km a été ouvert et relie actuellement la ville de Banska Bystrica à Bratislava.

Une nouvelle norme vient compléter la loi sur la construction des autoroutes. Entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2008, elle vise 2 objectifs : la réduction du coût et l'assouplissement des contraintes liés à la construction autoroutière, notamment dans les zones montagneuses. Elle prévoit :

- une diminution de la largeur des autoroutes de 2 m (24,5 m au lieu de 26,5 m initialement) et une réduction de la largeur de 4 m à 3 m des bandes de séparation centrale et de 3,75 à 3,5 m des voies dans chaque direction ;
- une augmentation de l'inclinaison de 4 % à 6 % (sur de courtes distances uniquement, pour éviter d'engorger le trafic etc.) ;
- une diminution du nombre de virages ainsi qu'une augmentation de leurs angles.

Il faut noter que le tunnel de Lamac qui complète l'autoroute reliant Bratislava à Prague a été mis en service en 2008. Ce tunnel fait partie des projets de construction de l'autoroute de contournement de la capitale.

Les voies rapides et le réseau urbain ne profitent pas de la même tendance de développement. La qualité des routes est bien inférieure aux normes européennes.



Source : www.pravda.sk, selon les communiqués de presse du ministère des transports

Parts modales des transports terrestres de fret hors oléoducs et gazoducs, 2010

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	143 244	27 575	74,8%
Rail	44 327	8 105	22,0%
Voies navigables	10 103	1 189	3,2%

Source: SUS, Office de Statistiques de la République Slovaque

1.3 Données de cadrage du secteur du TRM

1.3.1 Le pavillon de TRM slovaque en 2010

Structure du TRM sous pavillon slovaque en 2010

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés**
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	143 244	27 575	100%	193	2 642
Transport national	112 182	5 198	18,9%	46	970
Transport international*	31 062	22 377	81,1%	720	1 672
dont transport international marchandises chargées en Slovaquie	10 386	6 933	25,1%	668	596
dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie	8 404	5 501	19,9%	655	464
dont transport international entre pays tiers	9 909	9 415	34,1%	950	569
dont cabotage	2 346	528	1,2%	225	42

Source: SUS

*sur le territoire national et à l'étranger

**chargé

Le transport international représente 81 % des t-km effectués par les entreprises de TRM slovaques. Ceci s'explique d'une part par la taille réduite du pays qui limite le nombre de km réalisés au national et d'autre part par la longueur des trajets internationaux. En serré entre les pavillons forts comme les pavillons polonais, hongrois et encore tchèque, le pavillon slovaque privilégie les itinéraires lointains pour son transport international.

Bien que la balance commerciale slovaque soit déficitaire, le flux de transport sortant est plus important que le flux entrant. La nature des produits exportés par la Slovaquie, notamment des machines et matériaux de construction, pèsent évidemment plus dans le transport international du pays que les produits de haute technologie importés par le pays.

Evolution du TRM sous pavillon slovaque

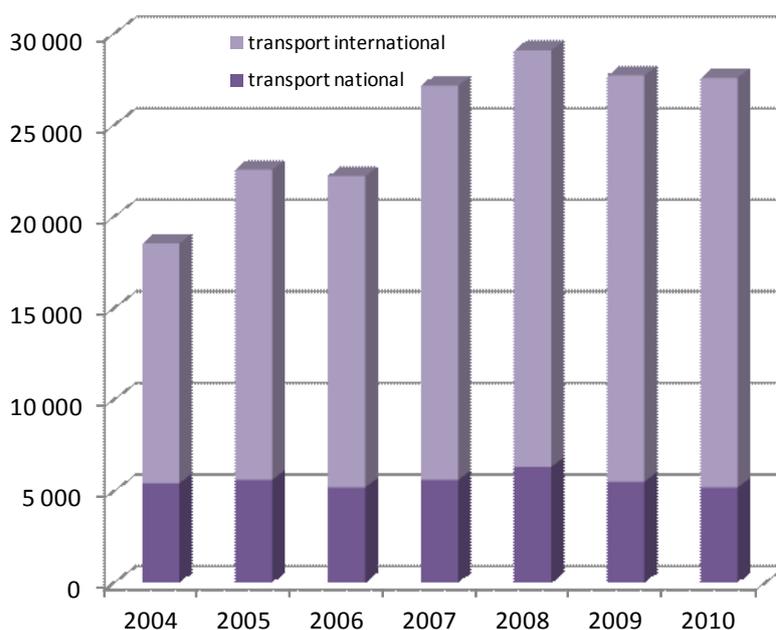
millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TOTAL	18 527	22 566	22 212	27 159	29 094	27 705	27 575
transport national	5 422	5 621	5 203	5 617	6 326	5 519	5 198
transport international	13 105	16 945	17 009	21 542	22 768	22 187	22 377
dont transport international marchandises chargées en Slovaquie	5 182	6 557	5 808	7 347	6 929	6 708	6 933
dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie	3 812	4 486	4 422	5 738	5 848	4 826	5 501
dont transport international entre pays tiers	4 022	5 815	6 654	8 241	9 661	10 302	9 415
dont cabotage	89	87	125	216	330	350	528

Source: SUS et Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

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



Taux de croissance annuel moyen du transport international : 9,3 %

Taux de croissance annuel moyen du transport national : -0,7 %

Source: SUS et Eurostat

Le transport routier national slovaque est saturé et commence à perdre des parts de marché au profit du rail. Pourtant, le graphique montre clairement que c'est l'activité internationale qui porte le pavillon avec en moyenne 9,3 % de taux de croissance annuel depuis l'entrée du pays dans l'UE.

TRM du pavillon slovaque selon la nature du transport, 2010

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km
Total	143 244	27 575	100%	193
dont transport national	112 182	5 198	19%	46
dont transport international*	31 062	22 377	81%	720
Compte propre	33 758	1 362	5%	40
dont transport national	32 795	1 079	4%	33
dont transport international*	963	283	1%	294
Compte d'autrui	109 485	26 213	95%	239
dont transport national	79 386	4 120	16%	52
dont transport international*	30 099	22 094	80%	734

Source: SUS, Office de statistiques de la République slovaque

*sur le territoire national et à l'étranger

Cabotage en Slovaquie et cabotage du pavillon slovaque

Cabotage

million de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cabotage du pavillon slovaque	89	87	125	216	264	350	528
Croissance annuel du cabotage du pavillon slovaque depuis l'autorisation de cabotage	officiellement non autorisé à caboter					x 1,3	x 1,5
Cabotage en Slovaquie	7	39	22	49	33	17	34
Taux de pénétration du cabotage	Non significatif						

Source: SUS et Eurostat

En l'espace de quelques années le pavillon slovaque est devenu un pavillon caboteur. Cette activité est essentiellement exercée dans les pays voisins ainsi qu'en Allemagne.

Entreprises de TRM slovaques (Données 2010 non disponibles)

Nombre d'entreprises de TRM par classe d'effectif

	2008		2009	
TOTAL	7 623	100%	8 146	100%
dont				
classe d'effectif de 1 à 4 employés	6 106	80%	5 820	71%
classe d'effectif de 5 à 9 employés	917	12%	1 170	14%
classe d'effectif de 10 à 19 employés	416	5%	927	11%
classe d'effectif de 20 employés et plus	184	2%	229	3%

Source : SUS

Le nombre d'entreprises de TRM a fortement augmenté entre 2008 et 2009 malgré la crise économique mondiale. Proportionnellement, le nombre de véhicules de toute catégorie ainsi que le nombre de salariés ont suivi la tendance.

Evolution du parc national de véhicules

	2004	2005	2006	2 007	2008	2009
Porteurs	140 395	160 089	172 781	196 141	227 218	246 667
Tracteurs	11 435	14 141	16 475	19 556	21 444	22 655
Remorques et semi-remorques	170 491	188 411	188 300	199 329	211 555	218 724

Source: SUS et Eurostat

Répartition de l'effectif des entreprises de TRM selon la taille de l'entreprise

	2008	2009
Effectif total (salariés)	23 261	27 502
dont		
classe d'effectif de 1 à 5 salariés	33,7%	27,2%
classe d'effectif de 6 à 9 salariés	8,3%	11,3%
classe d'effectif de 10 à 19 salariés	7,8%	11,5%
classe d'effectif de 20 salariés et plus	50,2%	50,0%

Source: SUS

Entre 2008 et 2009, on remarque une croissance de la taille des entreprises. Ceci est partiellement dû à l'abandon du statut d'artisan de certains conducteurs qui préfèrent devenir salariés d'entreprises.

2 Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Slovaquie

2.1 Présentation de l'organisation du secteur

Les différentes parties en présence sont :

- Les organisations professionnelles des entreprises de TRM slovaque, CESMAD Slovakia et UNAS
- Les syndicats ouvriers
- La Faculté des Transports de l'Université de Zilina
- Les Directions Régionales de transport routier

2.1.1 Les organisations professionnelles de TRM international

CESMAD Slovakia

La CESMAD Slovakia a été créée en 1992 et compte aujourd'hui au total plus de 1500 entreprises membres avec un parc de véhicules estimé à plus de 10 000 camions sur un total de 22 000. La CESMAD Slovakia est membre de l'IRU. Il n'a pas de représentations régionales.

La CESMAD a pour principales missions :

- Représenter les entreprises de transport devant les administrations publiques et autres autorités.
- Aider les entreprises à obtenir des visas professionnels, à récupérer la TVA étrangère.
- Fournir aux professionnels les autorisations internationales nécessaires pour l'exercice du métier à l'international, commercialiser les carnets TIR, proposer des assurances de carnet TIR.

La CESMAD Slovakia ne réalise pas d'études statistiques dans le secteur de TRM. Elle travaille pourtant en étroite collaboration avec l'Université de Zilina.

Entretien avec Monsieur Pavol Reich, secrétaire général de CESMAD Slovakia

Monsieur Pavol Reich est le secrétaire général de CESMAD Slovakia, « l'organisation professionnelle de TRM principale en Slovaquie qui compte 1 200 membres opérant dans les secteurs de TRM national et international. Les membres de CESMAD représentent plus de 50 % de la capacité de transport routier de la Slovaquie ».

Selon Monsieur Reich, « CESMAD soutient sans cesse le développement de l'entrepreneuriat en Slovaquie dans le secteur de TRM. Elle défend l'intérêt des entreprises de transports et des artisans. CESMAD est membre de l'IRU et représente la Slovaquie dans cette organisation. »

« Malheureusement, CESMAD n'a pas la possibilité financière de réaliser des études sur le transport routier de marchandises. Ce secteur reste un mystère aux yeux des pouvoirs publics et des économistes. Ni le nombre de transporteurs, ni le nombre de véhicules ne sont réellement connus en Slovaquie. CESMAD sous-traite des études ponctuelles à la Grande Ecole Ferroviaire de Zilina [Faculté des Transports], seul expert dans le domaine avoir réalisé par exemple une étude sur la taxe poids-lourds.

La seule source d'information des transporteurs slovaque est notre magazine mensuel Kilometer qui contient des informations sur l'actualité et les nouvelles législations en Europe. »

La coupure entre l'Etat et le secteur « est évidente et a toujours existé. Les représentants du secteur n'ont jamais rencontré les représentants du pouvoir public. Le TRM est un secteur en bonne santé et qui selon l'administration « ne nécessite pas de soin spécifique ». En tout cas, le futur du secteur ne se joue pas dans le parlement à Bratislava mais dans celui de Bruxelles. »

UNAS

Fondé en mars 2010, cette organisation professionnelle encore très jeune par rapport à CESMAD Slovakia regroupe une quarantaine d'entreprises de transport, dont la plupart sont des filiales de grandes entreprises étrangères. UNAS a pour mission le développement du TRM international grâce au respect de la compétitivité du pavillon slovaque.

L'organisation réalise des études ponctuelles qui comparent la situation en Slovaquie avec les pays voisins. Elle cherche à se faire entendre à travers son magazine mensuel et les médias nationaux.

Entretien avec Monsieur Rudolf Pales, vice-président de UNAS

Concernant les actions de UNAS, Monsieur Pales indique : « la différence de UNAS est dans son action. Pour la première fois, nous avons décidé de parler au gouvernement directement et de leur faire part des difficultés que traverse le secteur. Suite à la crise de 2008, nous avons vu notre capacité de transport diminuer en 2009. En même temps, le gouvernement a décidé de frapper le secteur avec une taxe supplémentaire, qu'on appelle eMyto, qui concerne non seulement les autoroutes mais aussi les routes nationales slovaques. L'étendu et le montant de la taxe sont inadaptés à la Slovaquie. Nos voisins autrichiens ou allemands ne taxent que 1,5 voire 2 % de leurs routes. L'eMyto concerne près de 5 % des routes slovaques. Dans la région, il y a aussi la République Tchèque qui a décidé d'avoir une taxe similaire et de taxer les routes nationales, mais le montant de la taxe en République tchèque est la moitié de ce qui se pratique en Slovaquie.

Pour expliquer nos inquiétudes, nous sommes allés voir le ministre. Le ministère n'est pas prêt à parler de tout cela. Les études ont été réalisées par l'Université de Zilina et notre avis ne les intéresse malheureusement pas. Ils n'ont pas l'habitude de nous écouter, nous aider.

Le nouveau système de collecte, qu'on appelle SkyToll, des taxes routières (eMyto) n'est pas non plus rentable. Nous payons plus de taxes et l'Etat gagne moins. Sur les trois mois d'exploitation du nouveau système, le SkyToll a collecté 26 millions d'euros de taxe, dont seulement 4 ont été versés à l'Etat. 22 millions sont partis en frais de fonctionnement. En 2007, l'Etat avait collecté 6,5 millions d'euros avec les anciennes vignettes. C'est absurde. »

Il ajoute : « il se passe des choses bizarres en Slovaquie. Nous avons fondé UNAS pour stopper la mauvaise gestion de notre secteur. »

2.1.2 Les syndicats ouvriers

Il existe en Slovaquie plusieurs syndicats pour les travailleurs du secteur des transports. Les plus importants sont le KOVO et le ZLZ.

La plupart des syndicats regroupent les employés de tous les modes de transport et de la logistique.

L'adhésion aux syndicats est relativement importante dans le secteur du transport routier et de la logistique. Pourtant, il y aurait moins de 1 000 adhérents du secteur de TRM. Suite à cette faible mobilisation, le pouvoir de négociation des syndicats reste marginal.

2.1.3 Université de Zilina

La Faculté des Transports de l'Université de Zilina, appelée également la Grande Ecole des Transports, est la référence locale en matière d'études de transport. Fondée en 1960, l'institution travaille très étroitement avec les organisations professionnelles et le ministère des transports, et réalise des études socio-économiques et juridiques.

La faculté regroupe les experts en matière des transports, organise des conférences et développe ses relations internationales. Actuellement, 80 experts d'origines slovaque, tchèque et polonaise réalisent des études au nom de l'institution.

Le président actuel de la faculté est le Professeur Jozef Gnap.

2.1.4 Les directions régionales

Dans chaque région de la Slovaquie, il existe un « Bureau des transports routiers » qui a pour mission d'assurer l'application de la législation dans le domaine de la route, d'améliorer la sécurité routière et de protéger l'environnement.

Ce sont ces bureaux qui s'occupent également de l'organisation des examens permettant l'obtention du certificat de capacité professionnelle. Ils délivrent les licences pour le transport international et autres autorisations spécifiques.

2.2 Présentation de l'organisation du marché

2.2.1 Grandes étapes du développement du TRM en Slovaquie

Au lendemain de la chute de l'ancien régime communiste, en 1989, il y avait en Slovaquie près de 2 000 « grands véhicules utilitaires » essentiellement constitués de camions-bennes (on ne dispose pas de statistiques précises pour cette période où la République Tchèque et la Slovaquie formaient un état fédéral). L'ouverture de l'économie et la privatisation des sociétés d'Etat ont provoqué une crise dans le secteur qui a duré peu de temps.

A partir de 1991, la restructuration et le développement du secteur commencent, grâce à l'achat des véhicules d'occasion en provenance des pays occidentaux, notamment l'Autriche et l'Allemagne. Le nombre de véhicules augmente à plus de 3 000 en 1993.

Plusieurs entreprises de TRM privées se sont aussi ouvertes. Au début, le secteur ne suscitait pas l'intérêt des investisseurs étrangers ; une grande partie des entreprises était à l'époque des entreprises unipersonnelles.

Avec le parcours d'adhésion européenne de la Slovaquie au début des années 2000, le TRM se modernise et se dote d'équipements conformes aux normes européennes. Avec plus de 4 000 entreprises et 10 000 véhicules, le TRM slovaque devient un secteur florissant. Côté infrastructures, on projette de construire 660 km d'autoroutes nouvelles. La vitesse de construction n'atteint pourtant que 13 km/an entre 2000 et 2005.

En 2004, le pays devient un membre à part entière de l'UE. Le marché européen s'ouvre au secteur du TRM. Les entreprises slovaques, encore de tailles très modérées, investissent dans le transport international. Le nombre de véhicules atteint 18 000 en 2007 et plus de 23 000 en 2010, le nombre d'entreprises stagne mais la taille de ces dernières augmente.

2.2.2 Typologies d'entreprises

Il y aurait en 2010 plus de 8 000 entreprises de TRM en Slovaquie. Le secteur compte plus de 33 000 salariés et une flotte de plus de 23 000 tracteurs. Une entreprise de TRM slovaque de taille moyenne aurait donc 5 à 6 salariés et 4 ensembles 40t.

Evolution du nombre de salariés du secteur de TRM											
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
6 771	8 608	32 210	29 518	28 064	27 810	28 416	30 626	32 546	32 677	33 736	31 711

Source : Statistický Urad SR

Remarque : il y a un décalage entre différentes statistiques de SUS. Le nombre de salariés est estimé à 27 502 en 2009 selon les statistiques structurelles des entreprises et 32 677 selon les statistiques sociales.

Evolution du nombre de tracteurs routiers													
1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
600	1 721	2 306	3 281	4 994	6 837	8 851	11 435	14 141	16 475	19 556	21 444	22 655	23 183

Source : Statistický Urad SR

2.2.3 Poids des conducteurs indépendants

Lors du passage à l'économie de marché en Slovaquie, une des mesures phares pour inciter l'entrepreneuriat a été la simplification des démarches administratives à l'ouverture d'une entreprise. Les personnes physiques ont profité du nouveau régime pour se lancer facilement dans les affaires. Héritage de cette période, il existe encore en Slovaquie la possibilité de garder le statut d'auto-entrepreneur tout en travaillant uniquement pour une seule entreprise.

Le phénomène est en déclin depuis plusieurs années en raison d'une prise de conscience des droits sociaux des salariés, non existants pour les auto-entrepreneurs. Ces derniers sont liés à une entreprise uniquement par le biais d'un « contrat professionnel de coopération. »

Dans le secteur du TRM, on trouve deux types de conducteurs indépendants. La première catégorie consiste à exercer le métier de conducteur pour compte propre sans avoir aucun véhicule. Dans ce cas, le conducteur loue le véhicule d'une société et offre uniquement le service de conduite. Dans la plupart des entreprises interrogées pendant la réalisation de cette étude, les responsables ont déclaré avoir eu recours à ce type de conducteur indépendant essentiellement lorsqu'ils se sont trouvés en difficulté d'embaucher des conducteurs en CDI. La deuxième catégorie ressemble à ce qu'on appelle en France un « conducteur artisan », c'est-à-dire un conducteur ayant son propre véhicule et offrant un service de transport complet. Dans ce cas, le conducteur peut être considéré comme un sous-traitant.

2.2.4 Poids de la sous-traitance

La pratique de la sous-traitance est généralisée en Slovaquie. La plupart des grandes entreprises de TRM sont en effet des filiales des sociétés étrangères qui profitent des avantages de coûts, dans ce pays et sous-traitent une partie de leur travail à leur filiale slovaque.

L'importance du nombre d'entreprises individuelles dans le secteur ainsi que le statut d'artisan laissent aussi supposer une utilisation assez large de la sous-traitance.

2.3 Analyse de la politique de contrôle et d'inspection du transport routier de marchandises

2.3.1 Les contrôles du transport routier de marchandises

Il n'y a pas de donnée statistique concernant les contrôles des véhicules utilitaires. Lors d'un entretien au ministère des transports, les responsables ont affirmé que le nombre de contrôles sur les routes slovaques a été doublé depuis 2008. Ceci a divisé par trois le nombre d'accidents de la route en trois ans.

Nombre d'accidents de la route											
1990	1994	1998	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
35 213	53 436	57 532	57 060	60 304	61 233	59 991	62 040	61 071	59 008	25 989	21 611

Source : Statisticky Urad SR

2.3.2 La politique de sanction

Différents types de sanction sont appliquées selon la nature de l'infraction.

2.3.2.1 Les sanctions financières et à l'exercice du TRM

La loi sur le transport routier du 17 mai 1996 liste les sanctions applicables au transport routier. Elle est souvent modifiée et la dernière version date de 2011 avec les montants des sanctions en euros.

La loi prévoit le retrait temporaire de la licence et jusqu'à 6 639 € d'amende lorsque le transporteur ne respecte plus les conditions d'obtention de la licence, à savoir, l'honorabilité, la situation financière et la capacité professionnelle. Elle demande à ce que la situation du transporteur soit régularisée. Sinon, la licence est définitivement retirée.

La sanction est portée à 16 597 € en cas de récidive.

La loi du 13 mai 2007 concernant le temps de travail des conducteurs liste également une série de sanctions, dont :

- Jusqu'à 16 597 € d'amende si le transporteur motive son conducteur sous forme de prime pour qu'il effectue des pratiques de conduite qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens. La rémunération kilométrique et toute autre prime concernant le poids des marchandises est interdit.
- Jusqu'à 16 597 € d'amende si le transporteur organise le temps de travail des conducteurs d'une façon qu'ils ne puissent respecter la réglementation sur le temps de travail et de conduite.
- Jusqu'à 3 126 € d'amende si le véhicule ne contient pas les dispositifs de sécurité et que ceux-ci sont défectueux.
- Jusqu'à 603 € d'amende si le transporteur ne fournit pas à son conducteur le nombre de duplicatas de documents nécessaires lors d'un transport international.
- Lorsque le transporteur ne respecte pas la réglementation relative aux poids et dimensions du véhicule.

2.4 Formes d'entreprises, conditions et coûts de création

Il existe en Slovaquie diverses formes juridiques de sociétés dont les principales sont les sociétés à responsabilité limitée (s.r.o.), les sociétés anonymes et les entreprises individuelles ou artisanales.

S.R.O. (S.A.R.L.)

Selon l'estimation de Monsieur Pavol Reich de CESMAD, près de 80 % des entreprises de TRM auraient le statut de société à responsabilité limitée.

Depuis l'instauration du statut le 1^{er} juillet 1998, les conditions requises pour l'ouverture d'un S.R.O. ont très peu évolué :

- Il n'y a pas de nombre minimal d'associés mais il est limité à 50.
- Le capital minimal d'une S.R.O. est de 6 689 €, il n'est pas obligatoirement composé d'apport en numéraire. Ce dernier peut être en nature.
- Un fonds de réserve de 5 000 € est obligatoire.

L'ouverture d'une S.R.O. est relativement rapide et dure en pratique deux semaines, même si le délai prévu par la loi est de 30 jours.

Les bénéfices d'une S.R.O. sont imposés au taux unique de 19 %.

Les entreprises individuelles ou artisanales

Appelée « zivnost » en slovaque, la définition littérale du terme donne « une entreprise pour assurer sa vie ». En effet, c'est une forme de société qui ressemble au statut d'entrepreneur français, créée en 1991 suite à la chute du régime communiste qui interdisait toute forme d'entrepreneuriat. Le statut a donc été prévu pour faciliter l'ouverture d'une société et inciter à l'entrepreneuriat. L'entrepreneur individuel peut embaucher des salariés. Il n'y a pas de limite de chiffre d'affaires prévue pour ce statut.

Aujourd'hui, ce statut a pris une dimension qui n'a pas été calculée à ses débuts et pose problème au niveau du droit social. Il existe plusieurs secteurs en Slovaquie, où l'embauche d'un salarié est souvent remplacée par un « contrat de coopération » entre l'entreprise qui recrute et l'entreprise individuelle du « salarié ». Dans ce cas, l'entreprise individuelle adresse une facture mensuelle correspondant à son travail. A son tour, l'entreprise acheteuse de services peut également facturer l'utilisation des locaux qu'elle met à disposition, la location d'une table, d'un ordinateur ou d'un véhicule de la société. Dans certains cas, le contrat imite le droit du travail, prévoyant des jours de congés et fixant les horaires de travail.

Dans le cas du TRM, les conducteurs individuels tombent donc sous la réglementation européenne concernant les artisans. Ils ne sont pas soumis non plus aux mêmes droits sur les congés payés.

L'avantage de ce statut est que le conducteur est a priori libre de choisir la société avec laquelle il coopère, de fixer ses prix et son temps de travail. Au niveau fiscal, il peut déclarer ses charges réelles ou profiter d'un forfait de charges fixé actuellement à 40 % du chiffre d'affaires.

L'inconvénient principal est que l'entrepreneur individuel est souvent lié à une seule et unique entreprise, et son travail peut être assimilé à celui d'un salarié. En contrepartie, il gagne plus qu'un salarié mais il n'est pas socialement protégé. La résiliation du contrat de coopération équivaut en pratique à un licenciement sans indemnisation.

2.5 Fiscalité générale et spécifique s'appliquant au TRM en Slovaquie

2.5.1 Fiscalité nationale générale

2.5.1.1 Impôt sur le revenu des personnes physiques

L'impôt sur les revenus des personnes physiques connaît deux tranches :

[0 à 296,60 €/mois net] : 0 %

[≥ 296,60 €/mois net] : 19 %

Les frais de déplacement, les tickets restaurant et le remboursement du transport entre le lieu de résidence et le lieu de travail n'entrent pas dans l'assiette du revenu soumis à l'impôt.

L'impôt sur le revenu est prélevé à la source mensuellement et se trouve sur la fiche de paie. Les aides sociales sont calculées à la fin de l'année et déduites de l'impôt sur le revenu du mois de décembre.

Dans le cas des auto-entrepreneurs, l'impôt est calculé sur déclaration de revenus. Le taux d'imposition est également de 19 %, le seuil de déclenchement s'apprécie à l'année (3 559,30 €).

Le nouveau gouvernement Fico II prévoit en 2012 d'augmenter le taux d'imposition général de 19 à 21 % et instaurer une seconde tranche d'impôt à 25 % pour la part des revenus au dessus de 2 750 €/mois pour les salariés et 33 000 €/an pour les auto-entrepreneurs et autres professions libérales.

2.5.1.2 Impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés concerne toutes les personnes morales ayant leur siège social ou conseils de direction en Slovaquie.

L'exercice fiscal s'étend sur 12 mois consécutifs correspondant à l'année civile. Le revenu imposable correspond au bénéfice net comptable, soit la différence entre les produits et charges.

Le taux de l'IS est aujourd'hui de 19 %. Pourtant, il est prévu par le gouvernement d'augmenter ce taux à 21 % pour les sociétés dégageant moins de 33 millions de bénéfices annuels. Au-dessus de ce seuil, le taux d'imposition passerait à 24 %.

2.5.1.3 TVA (DPH en slovaque)

Elle s'applique à toutes les ventes de biens et services.

Le taux de TVA slovaque est de 20 % depuis de 1^{er} janvier 2011, contre 19 % précédemment.

Un taux minoré de 10 % a été retenu mais la liste de produits bénéficiant de ce taux minoré a largement été réduite. Le second taux minoré de 6 % a été supprimé le 1^{er} janvier 2011.

Le taux de 10 % s'applique à certains médicaments et autre produits pharmaceutiques ainsi qu'aux livres et certains services culturels. Les produits alimentaires sont soumis au taux de 20 %.

2.5.2 Fiscalité spécifique au TRM en Slovaquie

2.5.2.1 Droits d'accise

Conformément à la Directive 92/12/CEE puis 2008/118/CEE, la Slovaquie a mis en place un système de droit d'accise.

Les droits d'accise sont des taxes indirectes perçus par les douanes sur certains produits de consommation dont les produits pétroliers, le tabac et l'alcool.

La loi instaurant les droits d'accises date de 2004 et a été modifiée début 2012 :

- Pour le diesel : 386,40 €/1 000 litres⁴ au 1^{er} janvier 2012.

2.5.2.2 Taxe à l'essieu

La taxe à l'essieu, appelé en Slovaquie la taxe sur les véhicules à moteur, permet de financer les directions régionales ainsi qu'une partie des investissements en infrastructures. C'est la loi 302.2001 qui définit les conditions d'application de cette taxe.

La taxe à l'essieu est un impôt local perçu par les régions qui déterminent le montant de la taxe en fonction de la catégorie du véhicule et le nombre d'essieux que les véhicules possèdent. La taxe sur les véhicules à moteur concerne aussi bien les voitures que les véhicules utilitaires de toute taille enregistrés en Slovaquie et utilisés dans le pays. Les professionnels qui prouvent l'utilisation de leurs véhicules exclusivement en dehors du pays ne sont pas soumis à cette taxe. Lors des entretiens dans des entreprises en Slovaquie, un transporteur a déclaré ne pas acquitter cette taxe puisqu'il exploite ses véhicules uniquement sur des liaisons entre la France et ses voisins. Après des tournées de 3 semaines autour de la France les conducteurs font aller-retour pour une semaine en voiture entre la Slovaquie et la France avant de reprendre leur travail.

Chaque région est libre de choisir le montant de la taxe en fonction des recommandations du gouvernement. La taxe a été fortement relevée à partir du 1^{er} janvier 2011. Le tableau suivant concerne la région de Bratislava où se trouve la plus grande concentration de transporteurs routiers. A titre de comparaison, le montant de la taxe à Bratislava est 17 % plus élevé que dans la région de Zvolen.

⁴ Pour information, en France, la TICPE était de 43,71 € par hectolitre au 1^{er} janvier 2012, soit 437,1 €/1000 litres

Taxe sur les véhicules à moteur dans la région de Bratislava			
Nombre d'essieux	PTAC en tonnes		Montant annuel de la taxe
	de	à (inclus)	
1 ou 2 essieux		1	75,58 €
	1	2	134,37 €
	2	4	222,55 €
	4	6	335,93 €
	6	8	445,10 €
	8	10	558,47 €
	10	12	667,64 €
	12	14	835,60 €
	14	16	1 003,57 €
	16	18	1 171,53 €
	18	20	1 339,48 €
	20	22	1 562,04 €
	22	24	1 788,79 €
	24	26	2 011,34 €
	26	28	2 233,89 €
28	30	2 456,43 €	
30		2 678,98 €	
3 essieux		15	613,05 €
	15	17	726,43 €
	17	19	894,39 €
	19	21	1 062,36 €
	21	23	1 230,32 €
	23	25	1 394,08 €
	25	27	1 562,04 €
	27	29	1 730,00 €
	29	31	1 898,00 €
	31	33	2 120,51 €
	33	35	2 347,25 €
	35	37	2 569,80 €
37	40	2 792,36 €	
40		3 014,91 €	
4 essieux et plus		23	781,02 €
	23	25	948,98 €
	25	27	1 116,94 €
	27	29	1 284,91 €
	29	31	1 452,86 €
	31	33	1 675,41 €
	33	35	1 898,00 €
	35	37	2 120,51 €
	37	40	2 347,25 €
40		2 569,80 €	

Source : Région de Bratislava

Illustration de badge SkyTOLL



Le système de télépéage électronique est applicable sur 2 031 kilomètres dont 397 kilomètres d'autoroutes, 174 kilomètres de voies expresses et 1 460 kilomètres de routes de 1^{ère} classe. Le système est appliqué par la société routière nationale NDS, sur la partie du réseau de routes de 1^{ère} classe exploitée par l'Administration des routes slovaques, ainsi que sur les tronçons exploités par des concessionnaires privés.⁵

Selon les statistiques, pendant les deux premiers mois d'exploitation, 60 % des véhicules étaient d'origine étrangère dont 27 % polonais et 16 % tchèques.

Montant de la taxe pour 1 km sur les autoroutes et voies expresses

Catégorie du véhicule	EURO 0 – II	EURO III	EURO IV, V, EEV
Véhicules utilitaires de 3,5 t à 12 t	0,09 €	0,09 €	0,08 €
Véhicules utilitaires de 12 t et plus			
2 essieux	0,19 €	0,18 €	0,18 €
3 essieux	0,20 €	0,19 €	0,19 €
4 essieux	0,21 €	0,20 €	0,20 €
5 essieux	0,21 €	0,19 €	0,19 €

Montant de la taxe pour 1 km sur les routes nationales de 1ère classe

Catégorie du véhicule	EURO 0 – II	EURO III	EURO IV, V, EEV
Véhicules utilitaires de 3,5 t à 12 t	0,07 €	0,06 €	0,06 €
Véhicules utilitaires de 12 t et plus			
2 essieux	0,15 €	0,14 €	0,14 €
3 essieux	0,15 €	0,15 €	0,14 €
4 essieux	0,16 €	0,15 €	0,15 €
5 essieux	0,15 €	0,15 €	0,14 €

Source : ministère des transports de la République de Slovaquie

Fin 2011, certains problèmes techniques n'ont toujours pas été résolus. De surcroît, les entreprises de TRM slovaques ont trouvé des astuces pour moins payer la taxe. Sur de nombreux tronçons payants, il y aurait souvent une route alternative traversant les villages que les transporteurs emprunteraient. Les mairies des villages concernées sollicitent le gouvernement pour trouver une solution aux problèmes de pollution et de sécurité routière qu'elles craignent.

⁵ Projet de Rapport d'information, Assemblée Nationale (France), page 16

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

Les conditions d'accès au marché et les caractéristiques des structures administratives nécessaires au bon fonctionnement du secteur sont fixées par la loi sur le transport routier (*Zakon o cestnej doprave*) du 17 mai 1996, modifiée plusieurs fois avant l'entrée de la Slovaquie dans l'UE pour transposer la réglementation communautaire.

2.6.1 Accès au marché

Pour réaliser des opérations de transport routier, les entreprises doivent obtenir une licence et employer un professionnel ayant la capacité professionnelle.

La licence est délivrée pour une entreprise pour une période de 5 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.

- 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 9 000 euros pour le premier véhicule et 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.

- Moyens techniques :

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

Une décision administrative prise par une commission du ministère des transports permet de donner, refuser ou enlever la licence. Le ministère doit fournir autant de duplicata de la licence que de véhicules. Chaque véhicule doit détenir l'original ou un duplicata de la licence.

C'est le ministère des transports qui délivre physiquement les licences pour le transport international. En revanche, les licences pour le transport national sont délivrées par les administrations locales (obec).

Fin 2010, 23 183 duplicatas de licences pour le transport routier international ont été détenues en Slovaquie.

2.6.2 Autorisations spécifiques

Des autorisations spécifiques sont requises selon le type de transport et la nature des marchandises transportées (marchandises dangereuses) et également selon la destination du transport (notamment hors des frontières de l'Union Européenne).

Ces autorisations sont attribuées par une commission du ministère des transports.

2.6.3 Attestations de conducteurs

Conformément au règlement 1072/2009 du parlement européen, l'exercice d'une activité de TRM par un transporteur embauchant des conducteurs ressortissants d'un pays extérieur à l'Union Européenne, est soumise à une attestation de conducteurs.

Ces attestations sont attribuées par conducteur mais restent la propriété de l'entreprise.

L'obtention de ces attestations de conducteurs est conditionnée à la détention d'une licence par l'entreprise. Elles sont délivrées par le ministère des transports pour une période de 5 ans.

Un registre des attestations de conducteurs délivrées est tenu par le Ministère en charge des transports.

2.6.4 Capacité professionnelle

Transposant l'acquis communautaire, la Slovaquie a soumis l'accès à la profession à la détention d'un certificat de capacité professionnelle. Ce certificat, conditionné à la réussite d'un examen organisé par une commission formée d'au moins 4 personnes, est délivré par le ministère.

Il existe quatre types de certificats de capacité professionnelle requis selon le type d'activité :

- Transport national de personnes
- Transport international de personnes
- Transport national de marchandises
- Transport international de marchandises

Illustration : Certificat de capacité pour le transport international de marchandises

EURÓPSKE HOSPODÁRSKE SPOLOČENSTVO

SK⁽¹⁾ Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikácií Slovenskej republiky

POVOLENIE č. [redacted]
na medzinárodnú cestnú prepravu tovaru, ktorá je podnikaním

Toto povolenie oprávňuje⁽²⁾ [redacted]
[redacted]
[redacted]

vykonávať medzinárodnú cestnú prepravu tovaru, ktorá je podnikaním, na všetkých trasách, na celú cestu alebo časť cesty na území spoločenstva podľa nariadenia rady (EHS) č. 881/92 z 26. marca 1992 a podľa všeobecných ustanovení tohto povolenia.

Osobitné poznámky:

Toto povolenie platí od [redacted] 2004 do [redacted] 2008

Vydané v [redacted] dňa [redacted]

⁽¹⁾ Kódifikácie smery sú: (A) Rakúsko, (B) Belgicko, (C) Cyprus, (CZ) Česká republika, (D) Nemecko, (DK) Dánsko, (E) Španielsko, (EŠT) Estónsko, (F) Francúzsko, (FNO) Fínsko, (G) Grécko, (H) Maďarsko, (I) Taliansko, (IRL) Írsko, (L) Luxembursko, (LT) Litva, (LV) Lotyšsko, (M) Malta, (NL) Holandsko, (P) Portugalsko, (PL) Poľsko, (S) Srbsko, (SK) Slovensko, (SL) Slovinsko, (UK) Spojené kráľovstvo

⁽²⁾ Miesto a prístavisko alebo obchodný návet a štátna adresa dopravcu

⁽³⁾ Podpis a inštalácia pečiatky príslušného vydávacieho orgánu alebo inštitúcie

Le certificat de capacité professionnelle de transport international (de marchandises ou de passagers) comprend également l'attestation de capacité professionnelle pour le transport national.

Selon la loi sur le transport routier, l'examen écrit et obligatoire pour toute personne souhaitant exercer une activité de transport, a pour objectif de vérifier les connaissances sur les aspects suivants :

- Droit national et communautaire, aspects sociaux et fiscaux concernant le transport routier
- Règles commerciales
- Accès à la profession
- Normes techniques des véhicules, connaissance des documents requis
- Sécurité routière

2.7 Réglementation du travail générale et spécifique du secteur TRM

Les aspects abordés sont :

- Les principes généraux du droit du travail slovaque
- La qualification et la formation des conducteurs routiers
- Les temps de conduite et les repos des conducteurs routiers
- La sécurité et la santé au travail

2.7.1 Principes généraux du droit du travail slovaque

Le droit du travail slovaque est régi par le Code du Travail dont la dernière version date du 1^{er} décembre 2011.

2.7.1.1 Le contrat de travail

Le contrat de travail slovaque est simplifié. Hormis quelques informations obligatoires, l'employeur et l'employé sont libres d'en choisir le contenu.

Informations obligatoires :

- Nom du poste et ses caractéristiques structurelles
- Lieu de travail
- Date de début
- Salaire

Période d'essai : la période d'essai n'est pas obligatoire en Slovaquie. Si les deux parties sont d'accord, ils peuvent inscrire sur le contrat de travail un paragraphe sur la période d'essai qui ne peut pas dépasser les 3 mois. Le cas échéant, il n'y a aucune période d'essai.

Durée du contrat : l'employeur et l'employé sont libres de préciser ou pas la durée du contrat de travail. Le cas échéant le contrat est considéré comme à durée indéterminée. Dans le cas où la durée du contrat est déterminée, celle-ci ne peut pas dépasser 3 ans. Si l'employé continue à travailler, en connaissance de son employeur, après la fin de son contrat à durée déterminée, le contrat de travail devient automatiquement à durée indéterminée.

Temps de travail hebdomadaire : le temps de travail hebdomadaire est fixé à 40 heures par semaine par le code de travail.

Rupture du contrat : La rupture du contrat peut se faire suite à une démission, un licenciement, un accord entre les deux parties ou une décision sans explication dans ce sens lors de la période d'essai. En cas de démission, le préavis est au moins de deux mois pour les salarié ayant travaillé moins de 5 ans dans l'entreprise. Sinon, il est de 3 mois minimum. La durée de préavis peut être prolongée sous condition qu'elle soit inscrite dans le contrat de travail.

Dans le cas d'un licenciement d'un salarié, l'employeur est tenu de notifier le motif. L'employeur peut licencier sous prétexte que son employé dérange la discipline au travail. Une unique tierce personne est suffisante pour prouver le motif.

2.7.1.2 La formation

Pour exercer la profession de conducteur, la loi 280/2006 impose la détention de la carte de qualification conducteur et prévoit deux formations obligatoires :

- Formation de qualification initiale pour le conducteur pour l'obtention de la carte de qualification.
- Cours d'entraînement régulier pour prolonger la validité de la carte.

La formation de qualification initiale contient 280 heures de cours théoriques et pratiques. A la fin de la formation, le candidat passe un examen écrit de 80 questions (20 questions réparties sous 4 catégories) qui dure 4 heures. Pour réussir, le conducteur doit répondre correctement dans chaque catégorie à 14 questions parmi 20. S'il réussit, il reçoit une attestation de qualification initiale. En cas d'échec, il peut demander d'y participer une seconde fois dans l'année qui suit.

Les cours d'entraînement régulier sont obligatoires tous les 5 ans et sont composés de 35 heures de cours qui reprennent les thèmes de la formation de qualification initiale.

2.7.1.3 Les horaires et congés payés

Le code du travail slovaque fixe la durée légale du travail à 40 heures par semaine. La durée de travail hebdomadaire peut être rallongée à 48 heures en moyenne en comptant les heures supplémentaires. La loi sur le temps de travail des conducteurs reprend ces mêmes dispositions.

Le nombre de jours fériés en Slovaquie est de 15 jours.

La réglementation concernant les congés payés a récemment été réformée. Depuis le 1^{er} janvier 2012, les salariés de moins de 33 ans ont droit à quatre semaines (20 jours) de congés payés, tandis que ceux ayant 33 ans et plus ont droit à 5 semaines (25 jours) de congés payés. Avant le 1^{er} janvier 2012, il fallait avoir travaillé ou suivi des études supérieures pendant au moins 15 ans depuis l'âge de 18 ans pour avoir droit aux 25 jours de congés payés.

2.7.1.4 La rémunération et les charges sociales

Les rémunérations sont déterminées par les accords d'entreprises et par le contrat de travail. Le législateur a toutefois fixé un salaire minimum national de base qui s'élève en 2011 à 317 € bruts par mois. Selon les responsabilités du métier, le salaire minimal est multiplié par un coefficient. Il existe 6 niveaux de responsabilité. Les conducteurs sont dans le niveau 2 et perçoivent au moins 1,2 fois le salaire minimal, c'est-à-dire 380,40 € en 2011.

Les heures supplémentaires, majorées d'au moins 25 % à défaut d'accord entre l'employeur et l'employé, sont soumises à charges. Si l'employeur propose, dans les 3 mois qui suivent, une récupération des heures supplémentaires, il n'est pas tenu de les majorer.

Les cotisations sociales slovaques s'élèvent en moyenne à 48,6 % du salaire brut réparties en 13,40 % pour le salarié et 35,20 % pour l'employeur.

Il convient de noter également que l'impôt sur le revenu est prélevé à la source.

Cotisations sociales et impôt	
Charges patronales calculées sur le brut	35,20%
Cotisation assurance maladie	10,00%
Cotisation assurance maternité	1,40%
Cotisation vieillesse	14,00%
Cotisation assurance chômage	1,00%
Cotisation assurance invalidité	3,00%
Cotisation fonds du travail	4,75%
Cotisation assurance accident de travail	0,80%
Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	0,25%
Charges salariales calculées sur le brut	13,40%
Cotisation assurance maladie	4,00%
Cotisation assurance maternité	1,40%
Cotisation vieillesse	4,00%
Cotisation assurance invalidité	3,00%
Cotisation assurance chômage	1,00%
Impôt sur le revenu (à partir de 296,60 € net / mois)	19,00%

2.7.1.5 Les frais de déplacement

Tous les salariés slovaques reçoivent les mêmes frais de déplacement selon le barème publié en début d'année par le ministère des finances (voir Annexe 2). Le montant des frais dépend du pays destinataire et est souvent indiqué dans la monnaie du pays ou en dollars.

Les frais de déplacement ne sont soumis ni aux charges sociales ni à l'impôt sur le revenu.

Il est d'usage, en Slovaquie, que l'employeur majore les frais de déplacement. Le taux de majoration est différent selon les secteurs et s'établit à 30 % pour le secteur de TRM. Cette majoration appelée localement « argent de poche » est soumise aux charges et à l'impôt sur le revenu.

2.7.1.6 Les conventions collectives

Il existe en Slovaquie des **conventions collectives** qui sont signées par les organisations syndicales nationales et par les employeurs ou organisations d'employeurs. En réalité, les conventions collectives concernant le secteur privé ne sont pas obligatoires depuis la chute de l'ancien régime et n'ont pas été modifiées depuis.

Les conventions collectives sont pourtant toujours respectées dans les entreprises publiques et pour les fonctionnaires contractualisés.

2.7.2 Temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs routiers

La Slovaquie a modifié sa législation nationale selon le modèle du Règlement européen sur le temps de conduite des conducteurs (561/2006) sans pour autant avoir à le transposer entièrement. La loi du 13 septembre 2007 transpose également les Directives européennes sur le temps de travail des chauffeurs (2002/15/CE) remplaçant la loi du 121/2004, et sur le chronotachygraphe numérique.

2.7.2.1 Temps de travail des conducteurs

a) Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive désigne le temps de conduite, le temps de chargement et déchargement, le temps de nettoyage et 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. Sont également incluses les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal. Sont considérées comme du temps de travail les périodes d'attentes dont la durée n'est pas connue à l'avance par le conducteur.

La limite du temps de travail est fixée à 8 heures par jour. Toutefois, le temps de travail étant calculé à la semaine, il est possible de travailler jusqu'à 10 heures par jour à condition de respecter une moyenne de 40h par semaine sur une période de 4 mois. En comptant les heures supplémentaires, rémunérées librement, la limite hebdomadaire est fixée à 48 heures sur une période de 4 mois. Par contre, les heures supplémentaires ne se trouvent sur aucune fiche de paie récoltée lors des entretiens.

Par conséquent, on peut atteindre en pratique 2 496 heures de travail par an.

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

b) Temps de disponibilité

Le **temps de disponibilité**, prévu par la loi, n'est pas considéré comme du temps de travail ni comme du temps de conduite. A ce titre, il n'est pas rémunéré. Il regroupe les temps durant lesquels un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou par train, les temps d'attente à des postes frontières ou liés à des interdictions de circulation et le temps passé dans le véhicule comme accompagnateur d'un deuxième conducteur en cas de double équipage.

Pauses et repos

L'employeur doit prévoir des pauses de 15 minutes par tranche de travail de 6 heures sur une journée de 24 heures.

Les temps de repos journalier ininterrompu sont de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaires ininterrompus de 35 heures.

Les temps de repos journalier ininterrompu peuvent être effectués dans le véhicule si celui-ci est à l'arrêt et si il dispose d'un endroit pour dormir.

c) Autres dispositions

Dans le cas où le conducteur conduit pendant au moins 4 heures pendant la nuit (la période de nuit n'étant toutefois pas définie), le temps de travail journalier ne peut excéder 10 heures.

La loi interdit de conditionner la rémunération au nombre de km parcourus dans le cas où cela met en danger la sécurité des personnes.

2.7.2.2 Temps maximum de conduite sans interruption et temps de repos

Le Règlement européen 561/2006 sur le temps de conduite et de repos des conducteurs s'applique directement sans transposition dans le droit national.

2.7.2.3 Chronotachygraphe numérique

La loi du 13 septembre 2007 définit les obligations relatives au système de chronotachygraphe numérique et en particulier les points suivants :

- Rôle de l'Inspection Nationale du Travail dans les contrôles du temps de travail et de conduite des conducteurs.
- Réglementation des cartes
 - Il existe 4 types de cartes : conducteur, entreprise, atelier, contrôle
- Réglementation sur les ateliers
 - Une autorisation est obligatoire pour ouvrir un atelier. Elle valable pour une durée indéterminée. Le technicien autorisé à travailler sur les équipements doit être employé de la société.
- Emetteur de cartes (de tous types)
 - L'émetteur des cartes de conducteurs, ateliers ou contrôleur est choisi par le ministre du transport
 - L'émetteur des cartes gère le registre et le centre de certification des chronotachygraphes
 - Il assure la sécurité électronique
 - Il distribue les cartes et vérifie la complétude des dossiers

2.7.3 Conventions Collectives

Si la loi sur le travail définit le rôle et les modalités des conventions collectives, celles-ci n'existent pourtant pas dans le secteur du transport routier de marchandises.

3 Etude des coûts d'exploitation du TRM slovaque

Le choix d'entreprises pour les entretiens en face à face s'est fait selon les recommandations du responsable de la principale organisation professionnelle de TRM slovaque, CESMAD Slovakia.

Lors de l'entretien, Monsieur Pavel Reich, le secrétaire général de CESMAD Slovakia, a indiqué que près de la moitié des entreprises de transport routier de marchandises se trouvent dans la région de Bratislava, dans un rayon de 50 km autour de la capitale. Le reste serait plus ou moins régulièrement réparti à travers le pays avec une petite concentration autour de la deuxième ville slovaque, Kosice, à l'Est.

Parmi les 10 entreprises rencontrées, 4 se trouvent dans la région de Bratislava, 1 près de Trnava, une ville industrielle à 60 km de Bratislava, 2 dans le Sud du pays, dans la région de Banska Bystrica et 3 à l'Est près des frontières polonaise et ukrainienne.

De manière générale, les entretiens se sont déroulés dans un climat de confiance. La plupart des transporteurs ont accepté de réaliser les entretiens en face à face en mettant à notre disposition les documents comptables indispensables aux calculs de coût.

9 transporteurs parmi 10 ont accepté de révéler les informations sur les salaires et les modalités de paiement de ces derniers. Seulement 2 transporteurs ont pu répondre à des questions concernant les frais de structure.

3.1 Observations des coûts d'exploitation d'un PL 40T du TRM slovaque à l'international

3.1.1 Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises de TRM slovaques

Pour mener à bien cette partie, 10 entreprises de TRM slovaques effectuant des opérations longues distances à l'international ont été interrogées.

Les entreprises interrogées comportent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Nombre d'ensemble 40T	Nombre de conducteurs
Entreprise 1	13	13	14
Entreprise 2	26	2	30
Entreprise 3	19	19	21
Entreprise 4	8	7	7
Entreprise 5	15	13	14
Entreprise 6	3	3	4
Entreprise 7	4	4	5
Entreprise 8	12	12	12
Entreprise 9	6	6	6
Entreprise 10	10	10	11

Source : CNR

Parmi les transporteurs interrogés, le nombre de conducteurs varie entre 4 et 30. Les entreprises ayant une flotte de plus de 10 véhicules sont considérées comme des entreprises de taille moyenne et celle ayant plus de 25 véhicules de grande taille.

3.1.2 Conditions d'exploitation des entreprises interrogées

Toutes les entreprises interrogées effectuent des opérations de transport longue distance à l'international. Pour la plupart d'entre elles, l'activité internationale représente 100 % de l'activité transport de la société.

Le nombre de conducteurs est égal au nombre d'ensembles dans la plupart des petites entreprises. Le matériel de transport est généralement dédié à un seul et unique conducteur dans cette catégorie. Le ratio conducteur/ensemble augmente dans les entreprises de taille relativement plus importante où on cherche à optimiser l'utilisation du matériel. En pratique, les entreprises ayant plus de 10 conducteurs embauchent un conducteur polyvalent qui remplace ses collègues lors des congés payés. Pour les petites entreprises, c'est le chef d'entreprise, généralement ancien conducteur, qui remplace occasionnellement un conducteur en congé ou en arrêt maladie.

Les véhicules sont exploités près de 260 jours par an.

La durée de conservation des véhicules est comprise entre 6 et 7 ans. Le kilométrage annuel se situe à près de 140 000 km par véhicule.

La vitesse moyenne est estimée par les entreprises interrogées à près de 70 km pour les trajets de longue distance en Europe, 65 km pour les trajets à l'intérieur du pays mais descend à moins de 50 km lorsque les véhicules empruntent les routes ukrainiennes, polonaises ou russes. Un transporteur, situé à Bratislava, effectuant régulièrement des trajets entre la Slovaquie, la Suisse et l'Italie, a déclaré voir sa vitesse moyenne se situer à près de 40 km à l'heure dans certains cas, notamment à cause de la géographie difficile des pays et les problèmes de congestion lors du passage par les Alpes.

3.1.3 Carburant

Lors des entretiens, aucun transporteur n'a déclaré avoir une cuve. Ils disent se procurer du carburant dans les pays voisins « où le prix du gasoil est moins élevé. » Selon le bulletin pétrolier de la commission européenne, les déclarations des transporteurs slovaques sont confirmées.

Prix du litre de gazole à la pompe au 1er janvier 2012, en Euros

PAYS/COUNTRY	PRIX H.T.T.	Droits d'accises	Prix hors T.V.A.	% Droits d'accises	T.V.A.	MONTANT T.V.A.	PRIX T.T.C.	% Droits d'accises + TVA	Indice du prix hors T.V.A (France = 100)
AUTRICHE / AUSTRIA	0,70179	0,43654	1,1383	38,3%	20,0%	0,228	1,3660	48,6%	99,50
HONGRIE / HUNGARY	0,75315	0,36760	1,1208	32,8%	25,0%	0,280	1,4009	46,2%	97,96
LUXEMBOURG	0,72479	0,32000	1,0448	30,6%	15,0%	0,157	1,2015	39,7%	91,32
POLOGNE / POLAND	0,72305	0,28525	1,0083	28,3%	23,0%	0,232	1,2402	41,7%	88,13
SLOVAQUIE / SLOVAKIA	0,76228	0,38640	1,1487	33,6%	20,0%	0,230	1,3784	44,7%	100,40

Source : "Excise Duty Tables, Situation as at 1 January 2012", Commission européenne, publié en janvier 2012

La consommation des véhicules des transporteurs interrogés se situe entre 29 et 35 litres pour 100 km avec une concentration autour de 32 litres. Les transporteurs sont conscients de l'importance de faire des économies de carburant. Plusieurs transporteurs privilégient la formation des conducteurs à l'éco-conduite pour réaliser les objectifs de consommation de carburant. Certains d'entre eux accordent des primes d'éco-conduite à leurs conducteurs si ces derniers arrivent à faire baisser leur consommation à moins de 29 litres au 100 km.

En termes de coûts kilométriques, le carburant s'élève en moyenne à 0,37 € par kilomètre.

3.1.4 Maintenance

Dans la majorité des cas rencontrés dans la région de Bratislava, les transporteurs disposent d'un contrat de service avec leur constructeur de poids lourds (Scania, Volvo, DAF, Mercedes).

Ce poste de coût impliquant essentiellement de la main d'œuvre varie fortement entre l'Ouest et l'Est du pays. Le coût de la maintenance par an par ensemble se situe entre 2 400 € et 6 000 €. Hormis le cas de 6 000 € où le transporteur déclare avoir acheté des véhicules d'occasion qui lui ont posé des problèmes particulier, le coût de la maintenance peut être estimé à près de 4 000 € pour la région de Bratislava et 2 800 € dans l'Est du pays.

Pour un transporteur disposant d'un atelier de maintenance, les coûts descendent à près de 2 000 €.

3.1.5 Pneumatiques

Les pneumatiques sont tous achetés neufs et généralement renouvelés tous les 2 ans. Le rechapage est pratiqué mais aucun transporteur n'a pu donner des précisions sur la périodicité de cette pratique. Un seul transporteur à l'Est du pays a dit qu'il fait régulièrement rechapier ses pneus en Ukraine, à moindre coût. Il achèterait également des pneus d'une marque russe dans ce pays voisin.

La plupart des transporteurs interrogés utilisent des pneumatiques de marque Michelin.

Le coût des pneumatiques pour un ensemble représente pour l'intégralité des transporteurs interrogés près de 3 250 € par an.

3.1.6 Acquisition des véhicules

La plupart des véhicules exploités par les transporteurs internationaux slovaques sont acquis neufs. L'achat de véhicules d'occasion est une pratique peu courante que l'on a pu observer seulement auprès d'un petit transporteur. Ce dernier n'est pourtant pas satisfait de ses achats et prévoit de remplacer ces véhicules par des neufs.

Le prix d'achat d'un ensemble composé d'un tracteur et d'une semi-remorque varie entre 102 000 € et 120 000 €. Les transporteurs de la région de Bratislava privilégient les marques « plus fiables » et se disent prêts à investir davantage dans le matériel roulant afin d'éviter les pannes.

Le mode d'acquisition le plus courant est le crédit-bail. Trois transporteurs ont néanmoins acheté une partie de leur flotte avec un crédit et un transporteur a déclaré avoir acheté 2 véhicules d'occasion en autofinancement.

La durée du crédit-bail est de 4 ans pour tous les transporteurs qui pratiquent ce mode de financement. Il y a généralement un premier paiement correspondant à 10 à 25 % du prix du matériel. Après la période du crédit-bail, le véhicule est racheté à 5 à 10 % de son prix initial et gardé dans l'entreprise encore 2 ans et demi ou jusqu'à 850 000 km. A ce stade, les véhicules seraient facilement revendus à un prix allant de 20 000 € à 35 000 € aux transporteurs ukrainiens, russes ou turcs.

3.1.7 Péages

Les transporteurs slovaques privilégient systématiquement les autoroutes. La plupart des transporteurs n'ont pas pu donner d'informations très précises sur les montants annuels des péages. Selon un transporteur, les péages lui coûteraient près de 8 000 € par an. Deux autres transporteurs disent avoir payé près de 10 000 € de péages en 2008. Suite au ralentissement économique et à la perte de quelques clients essentiels le montant serait descendu à moins de 6 000 € en 2009.

3.1.8 Assurance véhicule

Les assurances véhicule représentent de 2 000 € à 4 000 € de coûts par an et par ensemble selon les transporteurs interrogés.

La prime d'assurance des véhicules varie selon la taille de la flotte et l'accidentalité. Lors des entretiens, le coût d'assurance d'un ensemble pour une flotte de taille moyenne (20 véhicules) a été évalué à près de 2 000 – 2 400 €. Les dispersions observées sont étendues.

Les petites entreprises de TRM slovaques n'assurent pas systématiquement tous leurs véhicules au sein d'un contrat unique de flotte. Ces pratiques d'assurance au cas par cas peuvent aller jusqu'à doubler les coûts d'assurances des véhicules. Une entreprise de petite taille à l'Est du pays débourse ainsi 4 000 € d'assurance par an et par ensemble pour assurer un véhicule de sa flotte. Une autre raison de ce tarif peut être le niveau de risque pour les véhicules de certains marchés exploités (l'Ukraine et la Russie) par cette entreprise.

Au contraire, une autre entreprise avec 13 véhicules, basée à Bratislava, investissant dans la formation de conducteurs pour la bonne conduite et ayant une assurance flotte, affiche un coût moyen d'assurance de 1 400 €.

Dans certains cas, la souscription d'assurances auprès des établissements ayant concédé le crédit-bail permet de réduire les primes d'assurance.

3.1.9 Coûts de structure

L'évaluation des coûts de structure a été difficile, voire impossible pour la plupart des transporteurs.

Deux entreprises situées en périphérie de Bratislava et réalisant le contrôle de gestion en interne ont dit avoir des coûts de structure de l'ordre de 2 000 € par an et par véhicule sans pouvoir pour autant préciser les charges qui y ont été intégrées.

3.2 Observations des coûts de personnel de conduite associés au PL 40T du TRM slovaque

Concernant les coûts et conditions d'emploi du personnel de conduite slovaque, les données ont été obtenues par le biais d'entretiens en face à face avec des entreprises de transport à travers le pays.

3.2.1 Conditions d'emploi du personnel de conduite

Selon les transporteurs, les conducteurs slovaques sont plutôt fidèles à leur entreprise. Ils travailleraient en moyenne 7 à 8 ans dans la même entreprise.

Les entreprises interrogées n'expriment pas vraiment de difficultés à recruter des conducteurs. Toutefois, la situation dans la région de Bratislava « était difficile » avant la crise économique. Désormais, les conducteurs slovaques attirés par des conditions de travail plus favorables dans les pays occidentaux avant la crise seraient rentrés dans le pays.

L'intégralité des transporteurs interrogés emploient des conducteurs de nationalité slovaque. Un transporteur a dit avoir embauché dans le passé deux conducteurs ukrainiens, en particulier pour des itinéraires en Ukraine et en Russie. Des conducteurs de cette nationalité faciliteraient le passage par les postes de frontières où la pratique des « pots de vin » existerait toujours.

Dans la majorité des cas, le ratio du nombre de conducteur par ensemble est près de 1 pour 1.

Certains transporteurs mettent en place des conduites en double équipage uniquement à la demande d'un client, pour des destinations lointaines comme le Royaume-Uni.

3.2.2 Contrat de travail

Les transporteurs slovaques offrent principalement le contrat à durée indéterminée. Ils ont recours à des contrats à durée déterminée uniquement en été, lors de fortes périodes d'activité. Le contrat de travail fait référence au salaire de base et précise que les heures supplémentaires sont payées au tarif en vigueur.

La grande partie des entreprises ont ou ont eu recours aux conducteurs indépendants. Cette pratique très répandue dans les pays de l'Est serait pourtant en déclin depuis plusieurs années en raison du poids des tâches administratives à laquelle les conducteurs indépendants doivent faire face.

L'intérim n'est pas répandu dans le secteur des transports en Slovaquie.

Presque la totalité des entreprises interrogées disent avoir fréquemment recours à des artisans isolés, c'est-à-dire à la sous-traitance. Elles déclarent également se trouver elles-mêmes fréquemment en position de sous-traitant.

Comme dans les autres pays de la région, une grande partie de la rémunération est composée de primes et de frais de déplacement.

3.2.3 Temps de travail

3.2.3.1 Mois d'activité

La plupart des entreprises ont déclaré que leurs conducteurs bénéficiaient des jours de congés payés comme prévu dans la loi. Certains préféreraient travailler en échange d'un dédommagement au lieu d'utiliser la totalité de leurs congés.

Aucun transporteur ne s'est plaint d'arrêts-maladie abusifs des conducteurs. Ces derniers seraient plutôt « en bonne santé parce qu'ils ne demandent pratiquement jamais d'arrêt-maladie. »

Selon les informations recueillies sur place de la part des conducteurs qui préfèrent rester anonymes, beaucoup de conducteurs travailleraient 12 mois effectifs consécutifs avec quand même une petite période de deux semaines de congés en fin d'année.

3.2.3.2 Heures de conduite, de travail, de disponibilité, de repos

Les transporteurs slovaques disent sans complexe qu'ils demandent à leurs conducteurs d'utiliser seulement les positions « temps de conduite » et « temps de repos » lorsqu'ils sont dans le pays. Ils affirment cependant utiliser toutes les positions du chronotachygraphe lors des déplacements à l'étranger.

Comme en Pologne, un amalgame est réalisé entre le temps de travail et le temps de conduite. Les chargements et déchargements ainsi que les heures consacrées à l'entretien du véhicule ne sont généralement pas comptabilisés.

La notion de temps de « disponibilité » est connue mais très souvent confondue avec le temps de repos. Ceci est largement utilisé lors des attentes aux postes frontières et les voyages en ferry. Ce temps de disponibilité n'est pas rémunéré, mais si les attentes sont suffisamment longues pour empêcher la conduite pendant quelques jours, c'est-à-dire les déplacements et les frais de déplacement

qui en découlent, les transporteurs accorderaient quand même un jour de frais de déplacement pour dédommager la perte de temps de leurs employés.

La loi slovaque permet d'atteindre 45 heures de conduite par semaine. Néanmoins, très peu de transporteurs disent les atteindre par crainte de dépassement des limites lorsque leurs véhicules sont à l'étranger pendant plusieurs semaines. Ils « rattraperaient le retard » en conduisant un peu plus sur le territoire slovaque. Les responsables des entreprises les plus grandes parmi celles qui ont été interrogées ont montré sur leur système informatique que le temps de conduite moyen est plutôt près des 44 heures par semaine.

La plupart des transporteurs évoquent la sévérité des contrôles sur le temps de conduite des conducteurs en Allemagne et en France et semblent donc être en règle avec la législation pour éviter les sanctions.

3.2.3.3 Retour à la base les week-ends

Les retours à la base dépendent des destinations parcourues et des rotations. Plus généralement, les rotations comprenant la péninsule ibérique, le Royaume-Uni ou encore la Scandinavie sont plus longues et ne permettent pas le retour à la base le week-end.

Sans rentrer à la base le week-end, un grand nombre de conducteurs bénéficient de jours de compensation en fonction du nombre de dimanches et de jours fériés passés en déplacement.

Les entreprises slovaques bénéficient d'un positionnement du pays en Europe Centrale très favorable. Elles ont l'accès direct aux autoroutes autrichiennes et tchèques pour les déplacements à l'Ouest et aux autoroutes hongroises pour les déplacements vers le Sud de l'Europe. Sauf exception, cet accès leur offrirait une fluidité du trafic et faciliterait les retours à la base fréquents. En général, les grandes tournées de 3 à 4 semaines en Europe ne sont pas courantes pour les entreprises slovaques.

3.2.3.4 Congés payés

Conformément à la récente législation slovaque, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2012 concernant les congés payés, les conducteurs bénéficient de 4 à 5 semaines de congés payés par an selon leur âge (voir la page 30).

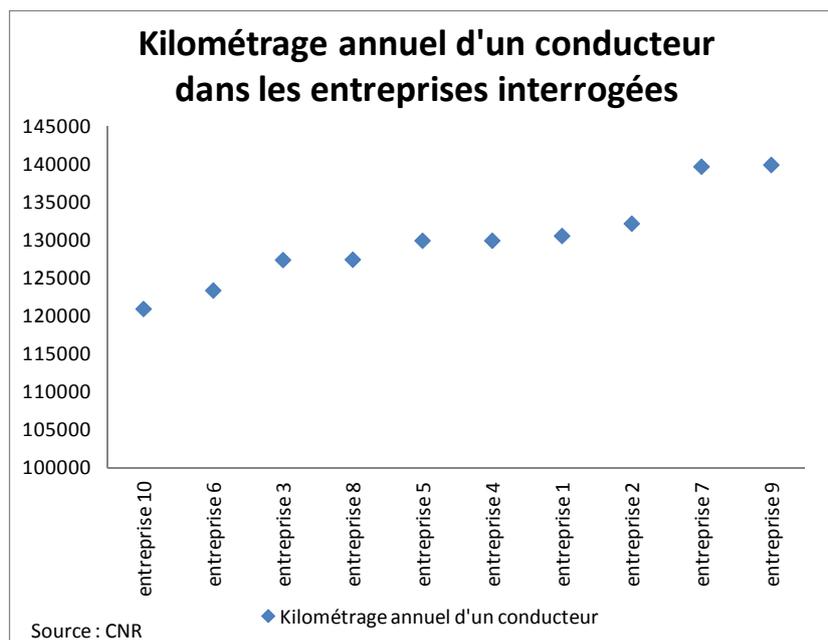
3.2.3.5 Nombre de jours travaillés

Le nombre de jours travaillés varie en fonction de la longueur des trajets. Plus les trajets sont longs, plus les conducteurs passent leur dimanche à l'étranger et donc récupèrent leur dimanche sur un jour de la semaine. Pour une entreprise dont les conducteurs sont en déplacement pendant 3 semaines continues, le nombre de jours travaillés se situe à 220 jours par an. Dans les autres cas, ceci est entre 230 et 254 jours avec une concentration autour de 238 jours par an.

3.2.3.6 Kilométrage parcouru

Le type de destination et la qualité du réseau routier associée influent beaucoup sur le kilométrage réalisé. Pour les entreprises ayant une activité mixte et des trajets diversifiés, le kilométrage parcouru d'un conducteur se rapproche du kilométrage du véhicule, c'est-à-dire un peu moins de 140 000 km/an.

Illustrés dans le graphique ci-dessus, les pratiques les plus courantes se situent autour des 132 000 kilomètres par an.



3.2.4 Rémunération

3.2.4.1 Composition et montant du salaire d'un conducteur

Les salaires des conducteurs interrogés sont généralement composés d'une partie fixe perçue sur les 12 mois de l'année et d'une partie variable perçue sur les seuls mois d'activité. De ce fait, pendant les mois de congés ou d'inactivité, seul le salaire fixe est perçu.

Dans 80 % des cas, le salaire variable est fonction du nombre de jours travaillés, de la pénibilité du travail (la conduite nocturne et le nombre de weekends passés à l'étranger) et de l'effort du conducteur à économiser du carburant.

Dans les autres cas, il est en fonction du kilométrage et du chiffre d'affaires de l'entreprise.

Salaire fixe

Pour 2 entreprises parmi les 10 interrogées, le salaire fixe est le strict minimum. C'est-à-dire le montant du salaire minimum pour des postes à responsabilités, 380,40 €/mois brut. Toutes les entreprises de la région de Bratislava accordent à leurs employés un salaire de base brut de 500 € à 650 € par mois. Les entreprises situées à l'Est du pays paient entre 400 € et 500 € par mois.

Toutefois la grande majorité des conducteurs perçoivent diverses primes.

Salaire variable

Le calcul du salaire variable est complexe et différent pour chaque entreprise. Hormis dans une entreprise située à l'Est du pays où le salaire variable est calculé en fonction du kilométrage réalisé et dont le montant n'a pas été révélé, toutes les autres entreprises accordent des primes variées à leurs salariés en contrepartie de leur travail. En effet, ce système permet aux entreprises de garder le salaire fixe à un niveau très bas. En cas de licenciement d'un salarié, l'employeur paie un minimum de frais, calculés sur le seul salaire fixe. En même temps, en cas de perte d'activité, l'employeur peut

facilement supprimer les primes pour y faire face et donc partager son risque d'entrepreneur avec ses salariés.

Voici une liste non-exhaustive des primes que les conducteurs slovaques reçoivent en complément de leur salaire :

- « Argent de poche » : ce n'est pas simplement une pratique répandue, mais le terme se trouve également dans la loi slovaque et les modalités d'application y sont rigoureusement définies. En plus des frais de déplacement, les entrepreneurs étaient, jusqu'en 2011, obligés de payer un « argent de poche » à leurs employés d'un montant au moins égal à 5 % des frais de déplacement. Selon le secteur, la catégorie professionnelle de l'employé et ses responsabilités financières, ce pourcentage pouvait être amené à augmenter.

Aujourd'hui, cette majoration des frais de déplacement, non soumise aux charges jusqu'en 2011, risque de disparaître avec la nouvelle législation. En effet, pour les conducteurs, il s'agit d'un montant équivalent, d'une façon généralisée, à 30 % des frais de déplacement. Les frais de déplacement étant fixés par la loi suivant le pays, « l'argent de poche » servait à les majorer tout en évitant non seulement les charges sociales mais aussi l'impôt sur le revenu. La nouvelle loi, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011, a supprimé le plancher de l'argent de poche, elle l'a aussi soumis aux charges sociales et à l'impôt sur le revenu. Par conséquent, cette forme de majoration des frais de déplacement est devenue une sorte de prime calculée sur le montant des frais de déplacement. Dès le début de l'année 2011, elle a aussi été remplacée, dans certaines entreprises, par d'autres primes.

- Prime de week-end : Dans la plupart des entreprises, les dimanches passés à l'étranger donnent droit à une prime dont le montant varie entre 50 € et 100 €. Celle-ci est un vrai argument pour embaucher les conducteurs.
- Prime de conduite nocturne : Deux entreprises interrogées accordent à leurs conducteurs 150 € par mois en moyenne de prime de conduite nocturne.
- Prime de conduite de plus de 10 000 km : Deux autres entreprises ont instauré un système de prime qui incite les conducteurs à conduire plus de 10 000 km par mois. Pour chaque tranche de 1000 km supplémentaire, l'employeur accorde une prime de 70 € par mois. L'une des deux entreprises limite cette prime à 3 fois 70 €. Il estime qu'à partir de 13 000 km, le risque d'accident augmente.
- Prime de travail à l'atelier : Cette prime en voie de disparition à cause des véhicules technologiquement de plus en plus sophistiqués vise à récompenser le conducteur qui répare son véhicule et qui évite, par conséquent, des lourdes factures de réparation et le coût d'immobilisation.
- Prime en fonction du pourcentage du chiffre d'affaires : Appliquée dans les entreprises interrogées les plus grandes, cette prime remplace l'ancien « argent de poche » et « incite les conducteurs à chercher du fret ou de nouveaux clients à l'étranger ». Son montant peut dépasser le montant du salaire de base.
- Prime de Noël : une prime d'un montant de 100 € à 250 € est généralement accordée par toutes les entreprises à leurs conducteurs afin de compenser une partie de la perte de rémunération liée à l'absence de frais de déplacement pendant les fêtes de fin d'année.

- Prime d'ancienneté : comme en France, cette prime récompense la fidélité de l'employé envers son entreprise. Dans la plupart des cas, elle prévoit une augmentation de 10 % du salaire fixe tous les 3 ans. Elle est en général limitée à 50 %.
- Participation des salariés aux bénéfices de la société : aucune loi n'oblige les entreprises slovaques à verser une partie des bénéfices aux salariés, mais certaines entreprises distribuent près de 10 % de leurs bénéfices à tous les salariés de l'entreprise. Cette pratique demeure néanmoins exceptionnelle.

Frais kilométriques

Parmi les entreprises interrogées, seule une située à l'Est du pays a reconnu qu'elle calcule les salaires des conducteurs en fonction des kilomètres réalisés. D'autres entreprises ont pourtant déclaré que la pratique existe encore largement dans la plupart des petites entreprises qui opèrent majoritairement dans les pays de l'Est, essentiellement en Ukraine. Après le paiement du salaire fixe, la partie variable du salaire serait calculée en fonction du kilométrage mensuel. D'après les témoignages, ces « frais kilométriques » se situeraient autour de 10 centimes d'euros par kilomètre parcouru et seraient versés en liquide pour éviter de payer les charges sociales.

Frais de déplacement

En pratique, les frais de déplacement constituent une grande partie de la rémunération des conducteurs. Selon les fiches de paie des conducteurs des entreprises interrogées, un conducteur international reçoit en moyenne 18 jours de frais de déplacement, calculés à 45 €/jour, soit le barème appliqué aux déplacements dans la plupart des pays d'Europe occidentale.

Congés payés non pris

Si l'employé accepte de travailler davantage en renonçant à une partie de ses congés payés, l'employeur doit, en fin d'année, verser un montant correspondant aux congés non pris calculés selon le barème horaire du salaire de base. Dans la plupart des cas, l'employé préférerait ne pas utiliser une à deux semaines de ses congés payés pour compenser en partie la perte de frais de déplacement et de primes au mois de décembre.

3.2.4.2 Calcul des cotisations sociales et des impôts

Le calcul des cotisations sociales sur le revenu brut ressemble à ce qu'on connaît en France. L'impôt sur le revenu est calculé sur le salaire net et est prélevé à la source chaque mois. A la fin de l'année, l'employé reçoit un décompte de son impôt sur le revenu avec le montant des aides familiales déduit. Avec ce mode de calcul, un conducteur marié avec un enfant recevrait des aides familiales pratiquement équivalentes à l'impôt sur le revenu du mois de décembre.

De manière générale, le salaire fixe ainsi que toutes les autres primes à l'exception des frais de déplacement sont pris en compte dans le calcul des cotisations (sociales et patronales) et de l'impôt sur le revenu prélevé à la source.

- Cotisations sociales payées par le salarié

Les cotisations sociales payées par le salarié sont composées de cotisations pour l'assurance maladie, de maternité, de vieillesse, de chômage et d'invalidité.

Les cotisations sociales sont payées avant l'impôt sur le revenu et correspondent au total à 13,40 % du salaire brut.

- Impôt sur le revenu

De manière générale, le taux d'imposition pour les conducteurs s'élève à 19 % du salaire net fiscal du salarié. A la différence de diverses primes, les frais de déplacement ne sont pas soumis à l'impôt sur le revenu.

- Cotisations sociales payées par l'employeur

La part des cotisations patronales est de 35,20 % et celles-ci sont calculées sur le salaire brut du salarié. Seuls les frais de déplacement ne sont pas soumis aux charges.

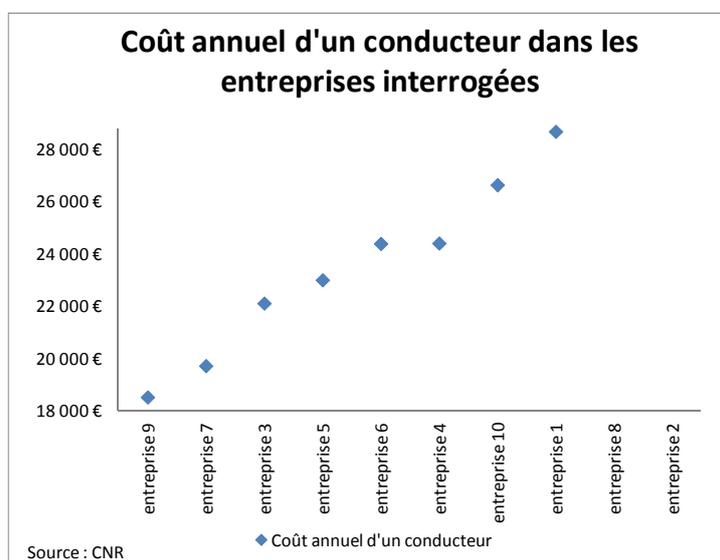
Il convient de noter que la nouvelle législation sur « l'argent de poche » aurait incité les entreprises à verser cette prime en liquide sans qu'elle soit présente sur la fiche de paie. Ce serait « une façon de contourner la loi pour ne pas payer les charges sociales. »

3.2.4.3 Coût pour l'employeur

Le coût global d'un conducteur pour l'employeur pendant les mois d'activité est donc composé des éléments suivants:

- Du salaire fixe brut et de diverses primes,
- Des cotisations patronales calculées sur le salaire fixe brut et les primes, y compris l'argent de poche depuis le 1^{er} janvier 2011,
- Des frais de déplacement sur lesquels les cotisations et l'impôt ne sont pas calculées.

D'après les calculs du CNR, le coût salarial mensuel pour les mois d'activité est compris entre 1 800 € pour les entreprises situées à l'Est du pays et 2 300 € par mois pour celles de la région de Bratislava. Afin d'attirer les conducteurs de plus en plus recherchés dans la région de Bratislava, les employeurs semblent multiplier les primes et déclarer officiellement la quasi-totalité du salaire.



3.2.5 Présentation d'un profil type

Pour permettre des comparaisons internationales, un profil type est proposé. Il s'agit d'une synthèse et non d'une moyenne arithmétique. La présentation est faite selon le modèle mixte qui consolide les pratiques les plus fréquemment utilisées dans le pays.

3.2.5.1 Description du profil

Le profil type illustre un conducteur percevant un salaire de base fixe de 500 € par mois sur 12 mois. Ce salaire fixe est complété par une partie variable dépendant des frais de déplacement et des primes accordées par l'employeur.

Le profil type ci-dessous représente un conducteur effectuant des tournées moyennes de 2 à 3 semaines en Europe qui lui permettent de rentrer à la base lors d'un weekend ou deux dans le mois. Ses temps de travail et de conduite sont optimisés, comme c'est le cas dans la plupart des entreprises interrogées.

Dans le cas du profil type, les frais de déplacement sont calculés sur 18 jours passés à l'étranger par mois pour un coût de 45 € par jour de déplacement. L'« argent de poche » représente 30 % des frais de déplacement.

Les tableaux suivants illustrent les décomptes des onze mois d'activité et du mois d'inactivité. Dans le cas du profil type, le mois d'inactivité représente le mois de décembre où le conducteur reçoit ses aides sociales ainsi qu'une prime de Noël.

Profil type	
Composition du salaire	- Salaire de base de 500 € perçu tous les mois - Retour à la base 1 weekend sur 2 ou 3 - Rémunération variable composée de diverses primes et des frais de déplacement - Cotisations payées seulement sur le salaire de base et primes
Kilométrage annuel réalisé	132 000 km
Nombre de jours de travail par an	238 jours
Nombre de semaines d'activité par an	43 semaines
Nombre d'heures de conduite par an	1 935 heures
Coûts annuel pour l'employeur	23 504 €
Coût horaire de conduite	12,15 €
Coût au km	0,18 €

Source : CNR

3.2.5.2 Calcul du coût du conducteur

- Pour un mois d'activité

Coût mensuel d'un conducteur pendant les mois d'activité			
EMPLOYEUR			
Description	Base de calcul		Montant
Salaire brut			901 €
dont			
Salaire brut de base	Contrat de travail		500 €
"Argent de poche"	30 % des frais de déplacement		243 €
Prime de conduite nocturne/weekend	3 dimanches à 50€		150 €
autres primes mensualisées	100 € par an, mensualisé		8 €
Cotisations sociales pour l'employeur			317 €
	Assiette	Taux	
dont			
Cotisation assurance maladie	901 €	10,00%	90 €
Cotisation assurance maternité	901 €	1,40%	13 €
Cotisation vieillesse	901 €	14,00%	126 €
Cotisation assurance chômage	901 €	1,00%	9 €
Cotisation assurance invalidité	901 €	3,00%	27 €
Cotisation fonds du travail	901 €	4,75%	43 €
Cotisation assurance accident de travail	901 €	0,80%	7 €
Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	901 €	0,25%	2 €
Coût/mois avant frais de déplacement	Total du salaire brut et des cotisations employeur		1 219 €
Frais de déplacement	18 jours à 45 €		810 €
Coût moyen mensuel pour l'employeur			2 029 €

SALARIE		
Salaire brut		901 €
- Cotisations sociales pour le salarié	Taux total de 13,40% sur le salaire brut	121 €
Net fiscal		781 €
- Impôt sur le revenu	19 % du net fiscal au dessus de 296,60 €	92 €
Net après impôt		689 €
+ Frais de déplacement		810 €
Salaire net disponible		1 499 €

Source : CNR

- Pour un mois d'inactivité

Afin de simplifier le calcul, les congés payés pris au cours de l'année ont été regroupés au mois de décembre où le salarié reçoit des primes différentes de celles des autres mois. Dans la pratique sont souvent prises 2 semaines en été et 2 semaines à Noël et 1 semaine transformée en prime.

Coût mensuel d'un conducteur pendant le mois de décembre

EMPLOYEUR

Description	Base de calcul	Montant	
Salaire brut		872 €	
dont			
Salaire brut de base	Contrat de travail	500 €	
Congés non pris (1 semaine)	5 jours sur 22 jours ouvrés / mois	114 €	
Prime de Noël		250 €	
autres primes mensualisées	100 € par an, mensualisé	8 €	
Cotisations sociales pour l'employeur		307 €	
	Assiette	Taux	
dont			
Cotisation assurance maladie	901 €	10,00%	87 €
Cotisation assurance maternité	901 €	1,40%	12 €
Cotisation vieillesse	901 €	14,00%	122 €
Cotisation assurance chômage	901 €	1,00%	9 €
Cotisation assurance invalidité	901 €	3,00%	26 €
Cotisation fonds du travail	901 €	4,75%	41 €
Cotisation assurance accident de travail	901 €	0,80%	7 €
Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	901 €	0,25%	2 €
Coût/mois avant frais de déplacement	Total du salaire brut et des cotisations employeur	1 179 €	
Frais de déplacement		0 €	
Coût moyen mensuel pour l'employeur		1 179 €	

SALARIE

Salaire brut		872 €
- Cotisations sociales pour le salarié	Taux total de 13,40% sur le salaire brut	117 €
Net fiscal		755 €
- Impôt sur le revenu	19 % du net fiscal au dessus de 296,60 € - 92 € d'aides sociales	-5 €
Net après impôt		760 €
+ Frais de déplacement		0 €
Salaire net disponible		760 €

Source : CNR

- Pour un an

Coût annuel d'un conducteur

Coût réel pendant les mois d'activité	Montant mensuel	Nombre de mois	Total
salaire brut de base + cotisations employeur	1 219 €	11	13 405 €
frais de déplacement	810 €	11	8 910 €
Coût réel pendant le mois de décembre	Montant mensuel	Nombre de mois	Total
salaire brut de base + cotisations employeur	1 179 €	1	1 179 €
Coût réel annuel du conducteur pour son employeur :			23 494 €

Source : CNR

4.2 Annexe 2 : Extrait du barème légal slovaque pour les frais de déplacement

Les frais de déplacement par pays, pour l'année 2012, selon le barème du ministère des finances

Ministerstvo financií Slovenskej republiky podľa § 13 ods. 2 zákona č. 283/2002 Z. z. o cestovných náhradách v znení neskorších predpisov ustanovuje:

Pays	Code Monnaie	Monnaie	Montant
Afganistan	EUR	euro	32
Albánsko	EUR	euro	33
Alžírsko	USD	americký dolár	42
Andorra	EUR	euro	42
Angola	EUR	euro	40
Anguilla	USD	americký dolár	50
Antigua a Barbuda	USD	americký dolár	52
Argentína	EUR	euro	37
Arménsko	USD	americký dolár	35
Aruba	USD	americký dolár	33
Austrália	AUD	austrálsky dolár	74
Azerbajdzan	USD	americký dolár	36
Bahamy	USD	americký dolár	47
Bahrajn	EUR	euro	39
Bangladéš	EUR	euro	36
Barbados	USD	americký dolár	54
Belgicko	EUR	euro	45
Belize	USD	americký dolár	45
Benin	USD	americký dolár	47
Bermudy	USD	americký dolár	51
Bhután	EUR	euro	30
Bielorusko	EUR	euro	39
Bolívia	EUR	euro	32
Bosna a Hercegovina	EUR	euro	40
Botswana	EUR	euro	33
Brazília	EUR	euro	40
Brunej	EUR	euro	27
Bulharsko	EUR	euro	36
Burkina	EUR	euro	36
Burundi	EUR	euro	43
Curacao	USD	americký dolár	40
Cyprus	EUR	euro	41
Čad	EUR	euro	39
Česko	CZK	česká koruna	600

Čile	EUR	euro	37
Čierna Hora	EUR	euro	40
Čína	EUR	euro	38
Dánsko	DKK	dánska koruna	380
Dominika	USD	americký dolár	41
Dominikánska republika	USD	americký dolár	50
Dzibutsko	EUR	euro	38
Egypt	EUR	euro	40
Ekvádor	EUR	euro	45
Eritrea	EUR	euro	38
Estónsko	EUR	euro	42
Etiópia	EUR	euro	39
Fidzi	AUD	austrálsky dolár	55
Filipíny	EUR	euro	31
Fínsko	EUR	euro	50
France	EUR	euro	45
Francúzska Polynézia	EUR	euro	42
Gabon	EUR	euro	45
Gambia	USD	americký dolár	33
Ghana	USD	americký dolár	55
Gibraltár	EUR	euro	40
Grécko	EUR	euro	42
Grenada	USD	americký dolár	46
Gruzínsko	USD	americký dolár	37
Guadeloupe	EUR	euro	38
Guatemala	USD	americký dolár	38
Guinea	USD	americký dolár	43
Guinea-Bissau	USD	americký dolár	46
Guyana	EUR	euro	38
Haiti	USD	americký dolár	55
Holandsko	EUR	euro	45
Honduras	USD	americký dolár	38
Hongkong	EUR	euro	40
Chorvátsko	EUR	euro	40
India	EUR	euro	38
Indonézia	EUR	euro	42
Irak	EUR	euro	35
Irán	EUR	euro	37
Írsko	EUR	euro	53
Island	EUR	euro	55
Izrael	EUR	euro	48
Jamajka	USD	americký dolár	56
Japonsko	JPY	japonský jen	6 500
Jemen	EUR	euro	35
Jordánsko	EUR	euro	36
Juzná Afrika	EUR	euro	38
Kambodža	EUR	euro	29
Kamerun	EUR	euro	38
Kanada	CAD	kanadský dolár	65
Kapverdy	USD	americký dolár	38
Katar	EUR	euro	35
Kazachstan	EUR	euro	45

Keňa	EUR	euro	45
Kirgizsko	EUR	euro	37
Kolumbia	EUR	euro	39
Komory	USD	americký dolár	35
Kongská demokratická republika	USD	americký dolár	60
Kongská republika	USD	americký dolár	55
Kórejská ľudovodemokratická republika	EUR	euro	34
Kórejská republika	EUR	euro	40
Kostarika	USD	americký dolár	45
Kuba	EUR	euro	45
Kuvajt	EUR	euro	38
Laos	EUR	euro	34
Lesotho	EUR	euro	32
Libanon	EUR	euro	37
Libéria	USD	americký dolár	55
Líbya	EUR	euro	45
Lichtenštajnsko	CHF	švajčiarsky frank	80
Litva	EUR	euro	40
Lotyšsko	EUR	euro	40
Luxembursko	EUR	euro	50
Macao	EUR	euro	59
Macedónsko	EUR	euro	37
Madagaskar	EUR	euro	31
Maďarsko	EUR	euro	39
Malajzia	EUR	euro	32
Malawi	EUR	euro	34
Maldivy	EUR	euro	41
Mali	USD	americký dolár	46
Malta	EUR	euro	45
Maroko	USD	americký dolár	35
Martinik	EUR	euro	25
Maurícius	EUR	euro	34
Mauritánia	EUR	euro	30
Mexiko	EUR	euro	35
Mjanmarsko	EUR	euro	41
Moldavsko	EUR	euro	40
Monako	EUR	euro	45
Mongolsko	EUR	euro	40
Mozambik	EUR	euro	35
Namíbia	EUR	euro	31
Nemecko	EUR	euro	45
Nepál	EUR	euro	36
Niger	USD	americký dolár	42
Nigéria	EUR	euro	47
Nikaragua	USD	americký dolár	44
Nórsko	NOK	nórska koruna	420
Nový Zéland	USD	americký dolár	48
Omán	EUR	euro	38
Pakistan	EUR	euro	35
Panama	USD	americký dolár	42
Papua-Nová Guinea	EUR	euro	30
Paraguaj	EUR	euro	31
Peru	EUR	euro	40
Pobrezie Slonoviny	EUR	euro	38
Poľsko	EUR	euro	37

Portoriko	USD	americký dolár	35
Portugalsko a Azory	EUR	euro	43
Rakúsko	EUR	euro	45
Rovníková Guinea	USD	americký dolár	45
Rumunsko	EUR	euro	43
Rusko	EUR	euro	39
Rwanda	EUR	euro	41
Salvádor	USD	americký dolár	40
Samoa	USD	americký dolár	36
San Maríno	EUR	euro	45
Saudská Arábia	EUR	euro	36
Senegal	USD	americký dolár	41
Seychely	EUR	euro	35
Sierra Leone	USD	americký dolár	48
Singapur	EUR	euro	35
Slovinsko	EUR	euro	38
Somálsko	EUR	euro	32
Spojené arabské emiráty	EUR	euro	35
Spojené kráľovstvo	GBP	anglická libra	37
Spojené štáty	USD	americký dolár	60
Srbsko	EUR	euro	43
Srí Lanka	EUR	euro	37
Stredoafriická republika	USD	americký dolár	31
Sudán	EUR	euro	42
Surinam	EUR	euro	42
Svazijsko	EUR	euro	29
Svätá Lucia	USD	americký dolár	40
Svätý Krištof a Nevis	USD	americký dolár	57
Svätý Tomáš a Princov Ostrov	USD	americký dolár	37
Sýria	EUR	euro	30
Španielsko a Kanárske ostrovy	EUR	euro	43
Švajčiarsko	CHF	švajčiarsky frank	80
Švédsko	SEK	švédská koruna	455
Tadžikistan	EUR	euro	32
Taiwan	EUR	euro	40
Taliansko	EUR	euro	45
Tanzánia	EUR	euro	42
Thajsko	EUR	euro	31
Togo	EUR	euro	36
Trinidad a Tobago	USD	americký dolár	56
Tunisko	EUR	euro	37
Turecko	EUR	euro	44
Turkménsko	EUR	euro	33
Uganda	EUR	euro	42
Ukrajina	EUR	euro	37
Uruguaj	EUR	euro	37
Uzbekistan	EUR	euro	39
Vatikán	EUR	euro	45
Venezuela	EUR	euro	46
Vietnam	EUR	euro	35
Zambia	EUR	euro	33
Zimbabwe	EUR	euro	39

5 Bibliographie

Entretiens :

- Entreprises de TRM, noms et adresses confidentiels
- Ing. Peter Kazimir, ministre des finances de la République de Slovaquie
- Ing. Rudolf Pales, vice-président de UNAS, le 28 octobre 2011
- Ing. Pavol Reich, secrétaire général de CESMAD Slovakia, le 25 octobre 2011

Publications du ministère des transports de la République de Slovaquie

- Fonctionnement de la collecte du péage électronique
- Historique des prix des vignettes 1996-2011

Publications du ministère de l'intérieur de la République de Slovaquie

- « Vestník », la liste des sanctions de la circulation routière

Publications de l'Université de Zilina :

- Analyse des transporteurs routiers dans plusieurs pays de l'UE, Milos Poliak et Vladimir Konecny

Direction régionale de transports de Bratislava :

- Communiqué « Taxe sur les véhicules à moteur » du 15 décembre 2010

Base de données, Eurostat, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_databas

Statistical Yearbook de l'Institut National de la Statistique de la République de Slovaquie, SLOVSTAT

Fiches de synthèse de la Mission Economique de Bratislava, disponibles sur le site internet www.dgtpe.fr

Synthèse de l'étude économique Slovaquie 2010, OCDE, publiée fin 2010

Site internet de Pravda, www.pravda.sk, consulté à plusieurs reprises entre 12/11/2011 et 30/03/2012.

Site internet de Zoznam, www.zoznam.sk, consulté à plusieurs reprises courant février 2012.

Site internet de KKV, www.kkv.sk, consulté le 26 janvier 2012.

Site internet de Referaty, referaty.atlas.sk, consulté à plusieurs reprises courant février 2012.