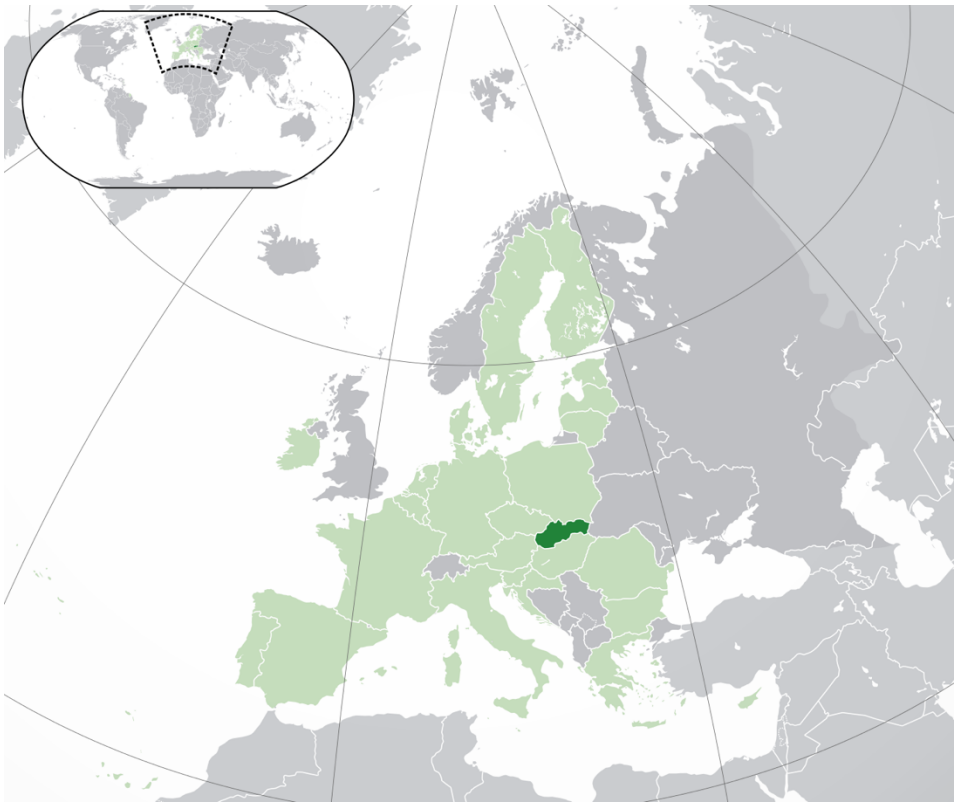
Comité National Routier

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises slovaque en 2022



Comité national routier

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises slovaque

Étude 2022

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

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

AVERTISSEMENT

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2023 et 2024. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2022.

RESUME

Les changements politiques et économiques en Europe bousculent les équilibres en Slovaquie. Son pavillon routier se trouve ainsi cisaillé entre le rattrapage économique du pays et les difficultés rencontrées en raison de la raréfaction des conducteurs ukrainiens et la hausse importante des coûts.

Dans un contexte de marché du travail tendu, les transporteurs slovaques n'hésitent pas à augmenter les salaires des conducteurs. Les indemnités de déplacement inchangées, dont le montant est régi par la réglementation nationale, étant déjà maximisées, le salaire fixe d'un conducteur type grimpe à 1 280 € brut par mois, soit le niveau souvent rencontré dans la péninsule ibérique en 2019/2020. La guerre en Ukraine a d'abord provoqué un départ précipité de certains conducteurs ukrainiens dans leur pays d'origine. Puis, dans un second temps, l'arrivée de nouveaux immigrants a détendu le marché et offert un souffle au pavillon slovaque, en manque de conducteurs, avant qu'ils repartent de nouveau vers les pays plus à l'Ouest. Sur la période, il demeure une hausse constante du coût horaire d'un conducteur affecté à l'international, qui atteint +23 % entre 2019 et 2022.

Le taux d'inflation record de 12,8 % enregistré en 2022 et dans une moindre mesure en 2023 ralentit considérablement l'économie slovaque malgré la croissance importante du secteur de l'automobile de 22,4 %, pilier de son économie. Entre 2019 et 2022, le coût kilométrique du TRM prend +29 %, notamment en raison de la hausse du coût de conducteur, du prix du carburant, des véhicules et de leur entretien.

Les transporteurs slovaques font pourtant face à ces problèmes économiques et réagissent plus vite que leurs homologues polonais et tchèques. Les organisations professionnelles agissent en incitant leurs membres à appliquer l'indexation gazole et en remettant sur la table un projet de convention collective dans le secteur, véritables signes de début de maturité pour un pavillon de l'Est de l'Europe pourtant réputé low-cost.

SOMMAIRE

SOMMAIRE ***9***

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON SLOVAQUE ***11***

1.1. LA SLOVAQUIE EN BREF **11**

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SLOVAQUE **12**

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES 12

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 18

LE TRM SLOVAQUE EN 2022 - DONNEES CLES 19

1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SLOVAQUIE **22**

FORMES D'ENTREPRISES 22

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 22

REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 26

2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL SLOVAQUE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL ***32***

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES **32**

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation 33

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement 33

CARBURANT 34

ENTRETIEN & REPARATIONS 34

PEAGES 35

ASSURANCES 35

TAXE A L'ESSIEU 35

COUTS DE STRUCTURE 35

2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE **35**

CONDITIONS D'EMPLOI 36

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE 36

2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL **39**

3. BIBLIOGRAPHIE ***41***

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON SLOVAQUE

1.1. LA SLOVAQUIE EN BREF

Capitale	Bratislava
Superficie	49 035 km^2
Population	5 424 687 habitants (2024)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Slovaque
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Peter Pellegrini
Premier ministre	Robert Fico, depuis le 25 octobre 2023
Ministre chargé des transports	Jozef Raz Jr., depuis le 25 octobre 2023
Date d'adhésion à l'UE	1er mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	1er janvier 2009
Sièges au Parlement européen	15 sièges
Commissaire européen	Maroš Šefčovič, Vice-président exécutif pour un Pacte Vert européen et pour les relations interinstitutionnelles et la Prospective
Croissance PIB réel (%)	+ 1,6 % (Eurostat, 2023)
Inflation (%)	+ 6,6 % (Eurostat, 2023)
Taux de chômage (% de la population active)	5,9 % (Eurostat, 2022)
Balance commerciale	+4,2 milliards d'euro (Agence France Trésor, 2023)
Salaire minimum mensuel brut	750 €/mois brut
Émissions de gaz à effet de serre	7,6 tonnes/habitant (Agence européenne pour l'environnement, 2021)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SLOVAQUE

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports

Souffrant d'un sous-investissement global dans le domaine des transports, la Slovaquie met l'accent depuis 2014 sur le développement de ses infrastructures routières et ferroviaires pour rattraper son retard par rapport à ses voisins tchèque et hongrois.

Dans ce contexte, un grand projet d'amélioration du réseau des transports appuyé par l'Union européenne a été présenté en 2013 sous le nom de « Slovakia Transport Framework Facility ou STFF 2014-2020 ». Pour un montant total de 4 milliards d'euros, financé à hauteur de 670 millions d'euros par l'Union européenne, le projet prévoit la construction de routes nationales et d'autoroutes dans les régions reculées du centre et de l'est du pays et la relance des transports en commun et de fret ferroviaire en améliorant l'état des chemins de fer, la signalisation et modernisant le matériel roulant.

Les principales mesures citées dans le projet sont :

- Achèvement de l'axe prioritaire D1 ouest-est (corridor Rhin-Danube, branche tchèque et slovaque)
- Achèvement de la connexion routière D2 nord-sud avec la Pologne et la République tchèque
- Achèvement de la connexion nord-sud dans l'est de la Slovaquie
- Achèvement de l'axe routier ouest-est en Slovaquie centrale
- Achèvement de l'axe routier nord-sud en Slovaquie centrale
- Développement du réseau routier dans l'agglomération de Bratislava grâce à la construction d'une route périphérique qui permettrait de contourner le centre de la capitale
- Modernisation et développement des autres réseaux autoroutiers et voies rapides, notamment autour des grandes villes comme Kosice et Banska Bystrica

Souvent confrontés à des problèmes environnementaux, les projets routiers de la Slovaquie avancent lentement. Si des difficultés de financement internes sont souvent mises en avant par les gouvernements successifs pour expliquer le retard accumulé, la topologie montagneuse du pays qui cause l'augmentation quasi-systématique des coûts de construction en est une autre raison considérable.

Dans le domaine du transport ferroviaire, le STFF 2014-2020 souligne le manque d'efficacité dans l'exploitation du réseau ferroviaire et prévoit la modernisation de l'infrastructure du transport ferroviaire avec un concept clair d'exploitation future. Le nouveau modèle d'opération, notamment sous la forme d'une planification des trains à intervalles réguliers au niveau national, définira également la localisation des principaux pôles de transport du réseau et fixera les exigences pour atteindre des temps de trajet compétitifs entre eux.

Selon le même projet, les temps de trajet requis peuvent être obtenus de plusieurs manières, et la reconstruction ou la construction d'infrastructures coûteuses est la dernière option. Des gains de temps importants peuvent être obtenus en adaptant le matériel roulant (par exemple en incluant des véhicules de puissance supérieure, ou pendulaires, sur des lignes ferroviaires

comportant de nombreuses courbes horizontales) ou par des mesures organisationnelles comme :

- le zonage des tronçons de transport plus longs (trains lents vs trains express),
- le raccourcissement des temps de trajet en évitant le passage par des arrêts sous-utilisés, rendant les liaisons d'échange plus courtes et plus claires.

De même, le nouveau concept d'exploitation définirait clairement la configuration des gares et des aires de maintenance ou l'emplacement des voies d'évitement pour augmenter la capacité des voies simples.

Pour finir, les opérations de construction coûteuses mais ciblées apporteraient des bénéfices incontestables et très efficaces, tels que dans le cas de l'achèvement de la ligne ferroviaire moderne entre Zilina et Kosice, jusqu'à la ville frontière de Kuty.

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

2021	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,4%	17,0%	5,6%
Slovaquie	64,6%	32,1%	3,3%

Source : Eurostat

Les infrastructures de transport routier en Slovaquie

La D1 est la colonne vertébrale du réseau routier de la Slovaquie. Cela est dû non seulement à sa longueur, qui s'élève actuellement à environ 400 kilomètres, mais aussi aux nombreuses villes slovaques qu'elle relie.

L'autoroute débute dans la capitale Bratislava, puis traverse des villes telles que Trnava, Prešov et Košice, pour terminer dans la municipalité de Záhor, traversant, de fait, presque tout le pays.

Deux jonctions importantes de la D1 sont à noter : la D2 et la D3.

L'autoroute D2 débute dans la municipalité de Brodské, qui se trouve à la frontière avec la République tchèque. Elle mène ensuite à Malacky et enfin à Bratislava, à l'intersection avec la D1. L'autoroute se termine dans la ville de Čunovo. De ce fait, ses extensions sont également proches de deux postes frontaliers, à savoir la Hongrie et l'Autriche.

La D2 est particulièrement importante pour ceux qui se rendent de Prague à Budapest via Bratislava. Elle relie les principales villes des trois pays et permet de passer rapidement de la République tchèque à la Hongrie.

La D3 mène du nord de la Slovaquie à la Pologne. L'autoroute commence dans la municipalité de Hričovské Podhradie, puis mène à la ville industrielle de Žilina, et ensuite à la municipalité de Skalité, qui est située près du triangle frontalier entre la République tchèque, la Pologne et la Slovaquie.

Longue d'environ 66 kilomètres, la D3 est nettement plus courte que les autres autoroutes. Néanmoins, elle constitue une importante route de raccordement dans le pays.

L'autoroute D4 se distingue le plus des autres par son tracé. La route forme un cercle entre Jarovce, à la frontière autrichienne, et Devínska Nová Ves, un district situé au nord-ouest de Bratislava. Elle est souvent qualifiée d'autoroute périphérique. Des sections plus longues de la D4 sont actuellement encore en cours de planification.

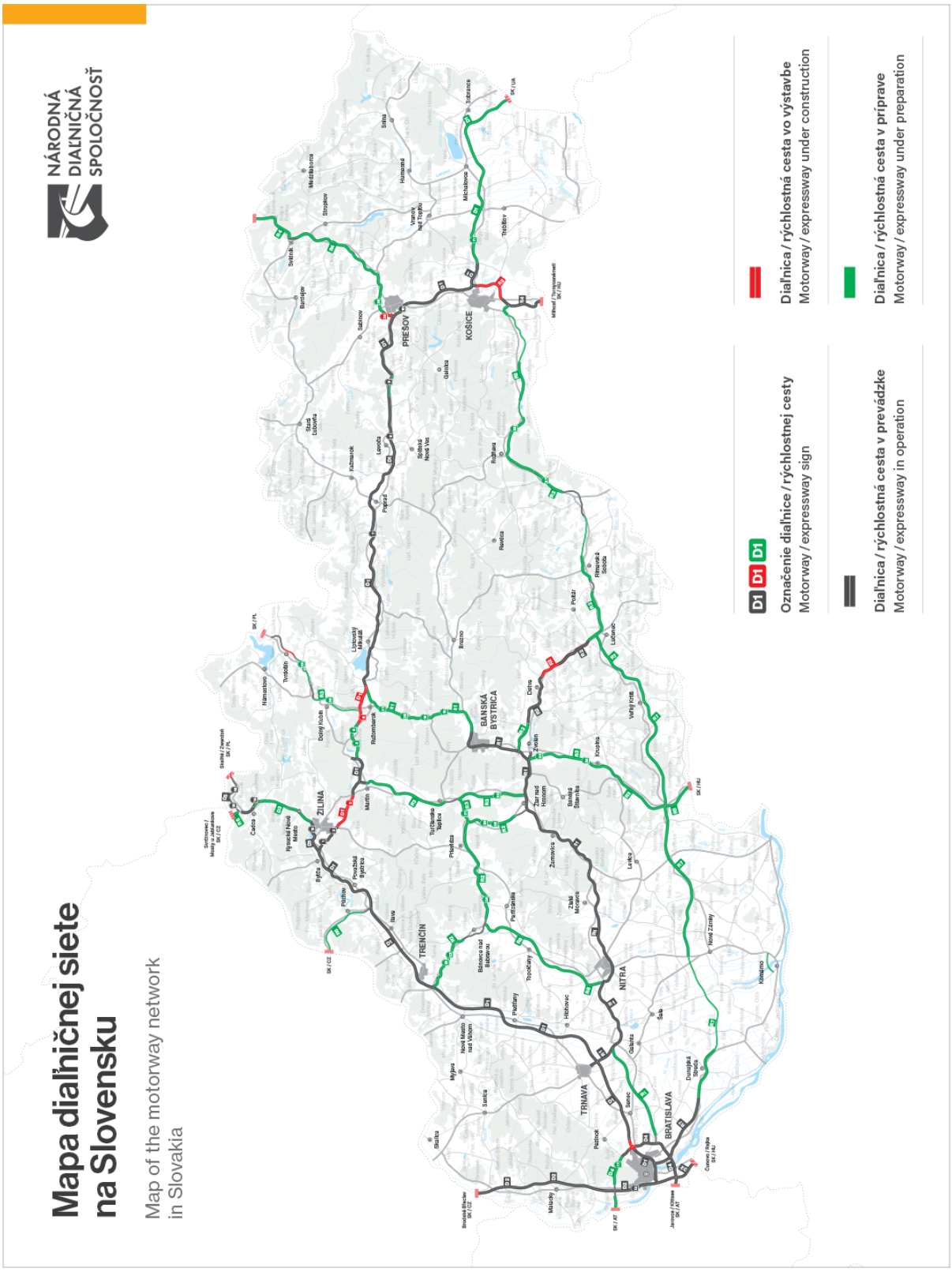
La voie express R1 se situe entre la ville de Trnava, située au nord-est de Bratislava, et Ružomberok en passant par Banská Bystrica où elle rencontre l'autoroute D1. Sa récente construction a permis de rejoindre rapidement les principales villes du sud du pays et offre une alternative importante pour relier Bratislava à Budapest.

Actuellement en construction, la R2 couvrira plus de 330 kilomètres pour relier l’est du pays. Pour le moment, uniquement une soixantaine de kilomètres sont utilisables. Il est prévu que la route aille de Trenčín à Košice.

Dernièrement, la voie rapide R3 reliera, à terme au nord la frontière polonaise à la Hongrie. À l’heure actuelle, seule une petite partie de la route est en service. Une fois terminée, la R3 ira de Trstená au nord à Šahy au sud.

Réseau autoroutier slovaque

(noir : en service, rouge : en construction, vert : en projet)



Les infrastructures ferroviaires en Slovaquie

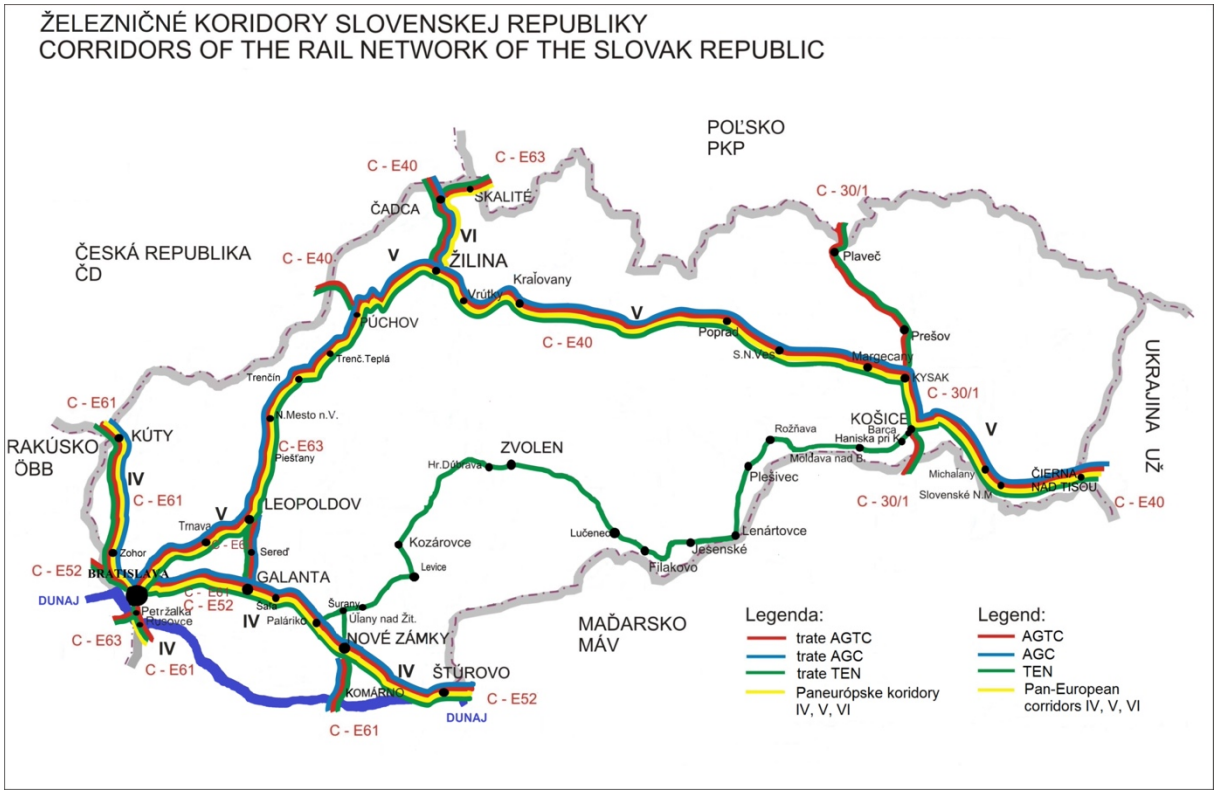
Les infrastructures ferroviaires slovaques sont gérées par la société des Chemins de fer de la République slovaque, qui, selon la loi, est l'unique exploitant des chemins de fer en Slovaquie.

L'étendu du réseau ferroviaire actuel peut être considéré comme suffisant pour relier les principales villes du pays. Cependant, comme expliqué précédemment, sa modernisation et son adaptation au niveau international afin de fournir des services modernes et de qualité sont primordiales pour rétablir l'attractivité de ce mode de transport, que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises.

La modernisation devrait permettre d'augmenter la vitesse de déplacement, qui est l'un des facteurs clés dans le choix du moyen de transport. L'équipement actuel permet des vitesses plus élevées (160 km/h) uniquement sur le tronçon entre Bratislava et Žilina, tandis que sur d'autres tronçons, la vitesse est limitée à 120 km/h, en raison de la mauvaise qualité des voies ferrées, mais aussi en raison de l'absence de matériel roulant puissants adaptés à la vitesse donnée.

Cette situation est une conséquence directe du manque d'investissements dans ce mode de transport, jusqu'à 9 fois inférieurs à ceux du transport routier. Les grands projets européens ou étrangers, comme les « nouvelles routes de la soie » initiées par la Chine, pourraient rapidement changer la donne. En effet, le terminal de transbordement situé à Čierna nad Tisou est considéré comme ayant un grand potentiel, en particulier pour le transport de marchandises en provenance de Chine.

Réseau ferroviaire slovaque



Les voies navigables

La principale artère fluviale slovaque est le Danube avec 172 kilomètres. Les autres voies navigables sont les basses parties de la rivière Váh, ainsi que quelques kilomètres sur le Bodrog. Les principaux ports de la Slovaquie sont ceux de Bratislava et Komárno. Malgré son important développement entre 2016 et 2022, le transport de fret par voies navigables reste très peu développé en Slovaquie, ne représentant que 3,3 % du transport de fret total contre 5,7 % au sein de l'Union européenne.

Le transport aérien

La Slovaquie compte trois principaux aéroports. Celui de la capitale Bratislava est le plus important. Il compte près de 30 vols réguliers vers les principales villes européennes. En effet, le transport aérien slovaque souffre de la proximité de l'aéroport de Vienne en Autriche situé à une cinquantaine de kilomètres de la capitale slovaque. Ainsi, la plupart des voyageurs préfèrent se rendre à Vienne pour profiter d'une meilleure offre de transport aérien.

L'aéroport de Kosice est le second aéroport du pays et relie principalement la deuxième ville slovaque aux hubs régionaux tels que Vienne et Prague.

L'aéroport de Poprad-Tatry offre des vols directs vers Londres, Prague et Dublin. L'aéroport est un élément important pour le développement du tourisme hivernal dans cette partie montagneuse du pays.

Infrastructures de transport en Slovaquie

	2022
Longueur des routes nationales	3 329 km
dont autoroutes	849 km
Autres routes départementales et communales	41 408 km
Longueur du réseau ferroviaire	3 658 km
dont réseau électrifié	1 577 km
Canaux navigables	38 km
Rivières navigables	134 km

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les organisations professionnelles de TRM international

CESMAD Slovakia

L'organisation professionnelle principale, CESMAD Slovakia, a été créée en 1992 et compte au total plus de 800 membres en 2022, qui représentent plus de 50 % de l'activité de transport routier du pavillon slovaque. Elle est membre de l'IRU depuis 1993 et n'a pas de représentation régionale. La CESMAD a pour principales missions :

- La représentation des entreprises de transport devant les administrations publiques et autres autorités.
- L'aide aux entreprises pour obtenir des visas professionnels et récupérer la TVA étrangère.
- La délivrance des autorisations internationales nécessaires aux professionnels pour l'exercice du métier à l'international, la commercialisation des carnets TIR et des assurances de carnet TIR.

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

Depuis 2020, la Cesmad travaille sur le sujet de l'indexation gazole et conseille étroitement ses membres en leur proposant des formules de calcul et des articles juridiques à intégrer dans les contrats de transport pour les protéger contre les fortes fluctuations du prix du carburant. En 2022, le sujet devient vital pour les transporteurs slovaques qui ont subi de plein fouet l'augmentation du prix du carburant en raison de la guerre en Ukraine.

UNAS (Union des transporteurs slovaques)

Officiellement fondée en mars 2010 comme une simple association par une dizaine de transporteurs, UNAS est devenue une organisation professionnelle en 2015. Elle couvre tous types de transport routier en Slovaquie et promeut leur développement grâce au respect de la compétitivité du pavillon slovaque. Elle a rejoint en 2016 le groupe paneuropéen UETRO.

L'organisation a gagné en visibilité auprès des transporteurs slovaques à la suite des grèves des transporteurs organisées entre 2020 et 2022. Depuis, elle voit le nombre de ses adhérents augmenter. Politiquement très active, l'organisation revendique la réussite concernant la baisse de l'impôt local portant sur le transport routier de marchandises en 2016.

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

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'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. Elle réalise aussi des études socio-économiques et juridiques. La faculté regroupe les experts sur le transport et organise des conférences tout en développant ses relations internationales.

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 routier, 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.

LE TRM SLOVAQUE EN 2022 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon slovaque en 2022

Structure du TRM sous pavillon slovaque en 2022

2022	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	**160 802**	**31 488**	**100,0%**	**196**	**3 953**
Transport national	119 861	6 203	19,7%	52	1 231
Transport international	40 941	25 285	80,3%	618	1 902
dont transport international marchandises chargées en Slovaquie	14 165	8 376	26,6%	591	662
dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie	10 891	6 448	20,5%	592	508
dont transport international entre pays tiers	12 139	9 507	30,2%	783	671
dont cabotage	3 747	952	3,0%	254	60

Source : Eurostat

Avec plus de 80 % du volume d'activité TRM totale, le transport international est l'activité principale du pavillon slovaque. Le TRM slovaque est principalement concentré autour des grands pôles économiques et industriels du pays situés le long de l'autoroute D1. Acteur majeur en Europe centrale, le pavillon slovaque est très actif en Autriche, en Allemagne, au Benelux et dans le nord de l'Italie. L'industrie métallurgique lourde et l'industrie automobile sont les principaux clients du secteur. Le transport entre pays tiers représente plus de 30 % de l'activité du pavillon.

Evolution du TRM sous pavillon slovaque

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

En millions de t-km	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
TOTAL	**29 693**	**30 147**	**31 359**	**33 540**	**36 138**	**35 411**	**35 586**	**33 941**	**31 635**	**30 183**	**31 488**	0,59%
Transport national	5 073	4 566	5 094	5 245	5 697	6 326	6 477	6 730	6 477	6 295	6 203	2,03%
Transport international	24 620	25 581	26 265	28 295	30 441	29 085	29 109	27 211	25 158	23 888	25 285	0,27%

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

Contrairement à d'autres pavillons de l'Est européen, le pavillon slovaque a connu une baisse importante de son activité après avoir atteint un sommet en 2016. Le taux de croissance annuel moyen des cinq dernières années avant 2016 de 5,5 % chute brutalement à -3% entre 2016 et 2022. Ceci est notamment dû à la hausse des coûts d'exploitation, venant dégrader la compétitivité du pavillon face à ses concurrents hongrois, roumains ou encore polonais.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon slovaque - 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
Cabotage sous pavillon slovaque	**832**	**860**	**1 138**	**1 310**	**1 447**	**1 386**	**1 263**	**1 149**	**1 094**	**1 066**	**952**	**1,36%**
en Allemagne	252	256	442	463	481	466	411	443	452	516	299	1,72%
en Italie	94	165	179	252	216	255	92	167	100	254	186	7,06%
Part du cabotage dans le TRM slovaque en pourcentage (%)	**2,80**	**2,85**	**3,63**	**3,91**	**4,00**	**3,91**	**3,55**	**3,39**	**3,46**	**3,53**	**3,02**	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage du pavillon slovaque est en perte de vitesse depuis 2017. En effet, les contrôles réalisés en Autriche et en Allemagne serait la cause principale de cette baisse. Le cabotage ne représente plus que 3 % de l'activité globale du pavillon slovaque.

Le cabotage en Slovaquie

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM
Cabotage en Slovaquie	98	84	105	120	111	96	99	136	63	58	83	-1,65%
Taux de pénétration du cabotage*	1,90%	1,81%	2,02%	2,24%	1,91%	1,49%	1,51%	1,98%	0,96%	0,91%	1,32%	-
Part de marché du cabotage**	2,33%	2,30%	2,56%	2,76%	2,39%	1,82%	1,87%	2,44%	1,16%	1,09%	1,56%	-

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

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

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

Le cabotage des pavillons étrangers en Slovaquie est très faible. Il s'agit principalement de quelques trajets réalisés par les transporteurs voisins tchèques et hongrois.

Entreprises de TRM

Il y aurait près de 10 000 entreprises de TRM en Slovaquie, dont près d'un tiers sont des entreprises individuelles n'ayant qu'un seul véhicule et travaillant souvent en tant que sous-traitant d'une plus grande entreprise organisatrice des transports. En réalité, la facilité de gestion administrative des entreprises individuelles permet aux conducteurs salariés de créer leur société tout en restant exclusivement liés à leur ancien employeur.

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Slovaquie

	2020
Nombre d'entreprises	10 540
Nombre de personnes employées	47 905
Nombre de salariés	41 810
Chiffre d'affaires	3 937 900 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	2 870 700 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	405 900 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	4 900 k€
Dépenses de personnel	692 100 k€
dont salaires et assimilés	546 100 k€
dont charges sociales	146 000 k€
Taux de charges apparent	26,7%
Excédent brut d'exploitation	319 200 k€

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

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Il existe peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Slovaquie, les seules étant celles de l'Eurostat selon lesquelles il y aurait près de 30 000 tracteurs routiers.

Statistiques sur les véhicules moteur en Slovaquie

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tracteurs routiers	Total	31 090	30 769	29 416	28 052	28 120	27 716
Véhicules de marchandises > 3,5 tonnes	Total	285 645	293 907	296 952	298 654	305 038	309 235

Source : Eurostat

Statistiques sur les véhicules tractés en Slovaquie

		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Semi-remorques	Total	24 452	25 673	26 912	27 277	27 309	28 412
Remorques	Total	253 288	260 398	268 315	274 131	283 497	296 246

Source : Eurostat

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

FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Slovaquie et leurs caractéristiques principales
Sociétés de personnes
Société en nom collectif (Verejná obchodná spoločnosť - V.o.s.)
Nombre de partenaires et d'associés : minimum deux partenaires, sans nombre maximum
Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis
Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée
Partenariat à responsabilité limitée (Komanditná spoločnosť - Ks.)
Nombre de partenaires et d'associés : minimum 2 partenaires, personnes physiques, l'une en tant qu'associé et l'autre en tant que commanditaire
Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis
Responsabilité des associés : La responsabilité des partenaires est limitée à leurs apports respectifs
Sociétés de capitaux
Société à responsabilité limitée (Spoločnosť s ručením obmedzeným - S.r.o.)
Nombre d'associés : un ou plus, maximum 50
Capital minimum et/ou maximum : 5 000 € minimum, dont 750 € libérés
Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports
Société par actions (Akciová spoločnosť - A.s)
Nombre de partenaires et d'associés : pas de limite sur le nombre d'associés
Capital minimum et/ou maximum : 25 000 €
Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports

Source : BNP Paribas

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés - Daň z príjmu právnických osôb

Fixé à 23 % jusqu'en 2013, le taux de base d'imposition de l'impôt sur les sociétés en Slovaquie a été revu à la baisse à 22 % à compter de 2014, puis à 21 % à partir du 1er janvier 2017.

L'impôt sur les sociétés concerne toutes les personnes morales ayant leur siège social ou conseils de direction en Slovaquie. Les entreprises non-résidentes en Slovaquie sont taxées uniquement sur les revenus perçus dans le pays au même taux (21 %) que les sociétés résidentes. 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 les charges.

Depuis le 1er janvier 2020, l'impôt sur les sociétés est de 15 % pour une société dont le revenu imposable n'excède pas 100 000 € au cours de la période d'imposition.

TVA (DPH)

La TVA est calculée sur tous les biens et services consommés sur le territoire slovaque. Une réforme de la TVA est en cours en 2024.

Jusqu'à fin 2024, deux taux sont en vigueur, 10 % et 20 %, ce dernier étant le taux normal qui s'applique, entre autres, aux opérations de transport de marchandises.

Le gouvernement actuel du premier ministre Fico a voté en 2024 une réforme de la TVA. Selon la nouvelle réglementation, le taux standard de la TVA devrait passer de 20 % à 22 %. Un taux réduit de 19 % est créé pour les produits alimentaires non essentiels, l'électricité des personnes physiques et les services de restauration. Les produits alimentaires essentiels, les médicaments, les produits culturels et l'hébergement, y compris la location immobilière, bénéficieront d'un taux super réduit de 5 %.

Taxe sur les véhicules moteur (Dan z motorového vozidla)

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

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

Des remises sont applicables dans certains cas :

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

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

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

Taxe sur les véhicules à moteur - depuis 2016			
Nombre d'essieux	PTAC en tonnes		Montant annuel de la taxe
	de	à (inclus)	
1 ou 2 essieux		1	74 €
	1	2	133 €
	2	4	212 €
	4	6	312 €
	6	8	417 €
	8	10	518 €
	10	12	620 €
	12	14	777 €
	14	16	933 €
	16	18	1 089 €
	18	20	1 252 €
	20	22	1 452 €
	22	24	1 660 €
	24	26	1 862 €
	26	28	2 075 €
	28	30	2 269 €
	30		2 480 €
3 essieux		15	566 €
	15	17	673 €
	17	19	828 €
	19	21	982 €
	21	23	1 144 €
	23	25	1 295 €
	25	27	1 452 €
	27	29	1 599 €
	29	31	1 755 €
	31	33	1 964 €
	33	35	2 172 €
	35	37	2 375 €
	37	40	2 582 €
	40		2 790 €
4 essieux et plus		23	721 €
	23	25	877 €
	25	27	1 033 €
	27	29	1 189 €
	29	31	1 337 €
	31	33	1 548 €
	33	35	1 755 €
	35	37	1 968 €
	37	40	2 172 €
	40		2 375 €

Source : Ministère des Finances de la République de Slovaquie

Péages autoroutiers

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

En 2011, la presse slovaque révèle que les entreprises de TRM slovaques auraient recours à des astuces pour diminuer le coût des péages. Sur les tronçons lourdement taxés, les conducteurs étaient ainsi incités à choisir des routes alternatives traversant les villages. En 2014, pour éviter ces contournements, les véhicules de plus de 12 tonnes sont interdits sur les routes de troisième classe et sur certaines routes de deuxième classe.

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

Tarif pour 1 km sur les autoroutes et voies express, en vigueur entre 2019 et 2024

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

Tarif pour 1 km sur les routes de 1ère classe parallèles aux autoroutes ou voies express, en vigueur entre 2019 et 2024

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

Tarif pour 1 km sur les routes nationales de 1ère classe qui NE SONT PAS parallèles aux autoroutes ou voies express, en vigueur entre 2019 et 2024

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

Source: Myto.sk

En 2020, des remises applicables au tarif de base sont mises en place. Elles sont toujours d'actualité en 2024. La remise est calculée séparément pour chacune des trois catégories de tarification citées ci-dessus. Par exemple, un véhicule de 12 tonnes et plus recevra une remise de 3 % s'il parcourt entre 10 000 km et 20 000 km par an sur une même catégorie de route. La remise est portée à 5 % pour une distance parcourue entre 20 000 km et 30 000 km, puis à 7 % pour une distance parcourue entre 30 000 km et 50 000 km et à 9 % pour une distance parcourue de plus de 50 000 km.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

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

En 2024, le montant des droits d'accises sur le gazole est stable à 36,8 €/hl. Pour mémoire, il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Slovaquie.

Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 36,8 €/hl.

REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Il n'y a pas de convention collective dans le secteur du transport routier de marchandises en Slovaquie. Les salariés du TRM sont donc soumis à la réglementation sociale générale.

Rémunération

Au 1er janvier 2024, le salaire mensuel brut minimum slovaque s'élève à 750 €. Il a été revalorisé au 1er janvier 2025 pour atteindre 816 €.

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

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

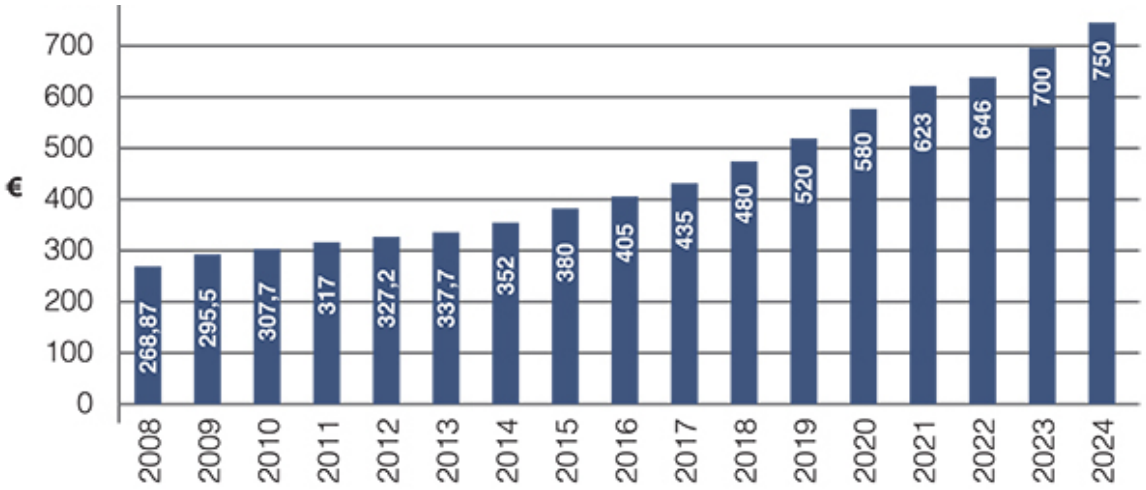
Selon les responsabilités du métier, le salaire minimum est multiplié par un coefficient. Il existe 6 niveaux de responsabilité. Les conducteurs sont au niveau 2 et perçoivent au moins 1,2 fois le salaire minimum, c'est-à-dire 979 € bruts mensuels en 2025.

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

Niveau de difficulté de l'emploi	Coefficient appliqué au salaire minimum	Salaire minimum mensuel appliqué en 2018	Salaire minimum mensuel appliqué en 2022	Salaire minimum mensuel appliqué en 2024	Salaire minimum mensuel appliqué en 2025
1	1,0	480 €	646 €	750 €	816 €
2	1,2	576 €	775 €	900 €	979 €
3	1,4	672 €	904 €	1 050 €	1 142 €
4	1,6	768 €	1 034 €	1 200 €	1 306 €
5	1,8	864 €	1 163 €	1 350 €	1 469 €
6	2,0	960 €	1 292 €	1 500 €	1 632 €

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

Augmentation du salaire minimum slovaque depuis 2008



Source : Verejna Sprava

Entre 2008 et 2024, le taux de croissance annuel moyen du salaire minimum slovaque atteint +6,62 %. Le taux monte à 6,75 % en y incluant la hausse de 2025. Cette importante hausse du salaire minimum est compatible avec la décision officieuse de 2018 prise lors d'une réunion des ministres de l'économie des membres de l'UE d'atteindre un salaire minimum « européen » de 800 €.

Durée du travail

La durée de travail hebdomadaire pour le personnel itinérant est de 40 heures. La durée moyenne peut atteindre 48 heures. Une durée de travail hebdomadaire de 60 heures est autorisée si elle est compensée dans les six mois afin d'atteindre la moyenne de 48 heures. Le calcul du temps de travail effectif comprend :

- Les temps de conduite
- Les temps d'attentes pour les chargements/déchargements
- Les temps nécessaires à la manutention ordinaire et extraordinaire
- Les tâches administratives relevant du conducteur

- Les temps consacrés aux opérations permettant l'opérabilité du camion (pleins de gazole, lavage) Les temps d'attente induits par l'exécution de sa mission (péages, frontières)

Et ne comprend pas :

- Le temps passé dans d'autres moyens de transport (ferries, train).
- Les temps passés dans la cabine en attente de son tour de conduite (double équipage)
- Le temps de repos intermédiaire durant lequel le conducteur profite de son temps librement et peut s'éloigner de son véhicule sans en être responsable (heures de repas et temps de repos légaux).

Les heures supplémentaires

En règle générale, après accord avec l'employeur, l'employé peut effectuer des heures supplémentaires pouvant atteindre 400 heures par année civile. Sur ces 400 heures possibles, l'employeur peut ordonner le travail supplémentaire dans la limite de 150 heures par année civile, le reste des heures supplémentaires est convenu avec l'employé[1]. La loi sur le temps de travail des conducteurs reprend ces mêmes dispositions de base. En revanche, peu de fiches de paie recueillies pendant les entretiens démontrent que les heures supplémentaires sont, en pratique, inscrites dans la comptabilité des entreprises du fait de la majoration du taux horaire.

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 une récupération des heures supplémentaires dans les 3 mois qui suivent, il n'est pas tenu de les majorer.

Congés payés et fériés

Les salariés slovaques ont droit à un minimum de quatre semaines, soit 20 jours ouvrés, de congés payés annuels pour un temps de travail d'une année calendaire complète. En cas d'embauche en cours d'année, le salarié a droit à 1,5 jour de congés payés pour chaque tranche de 20 jours de travail.

Le nombre de jours de congés payés augmente à 25 jours si le salarié a 33 ans et plus ou s'il est parent. Les fonctionnaires ont une semaine supplémentaire.

A partir de 2024, le 1er septembre (Fête de la constitution) n'est plus un jour férié pour les salariés slovaques. Il existe désormais 14 jours fériés en Slovaquie.

Indemnités de déplacement (Cestovné Nahrady)

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

[1] https://accace.com/wp-content/uploads/2017/02/2017-Labour-Law-and-Employment-Slovakia-EN-compressed.pdf

dernier jour du déplacement peut donner lieu à des indemnités de déplacement partielles selon le tableau suivant.

Indemnités de déplacement des conducteurs routiers slovaques en Europe depuis 2002

Pays	Montant pour un déplacement d'une durée de moins de 6h	Montant pour un déplacement d'une durée de 6 à 12h	Montant journalier
Allemagne	11,25 €	22,50 €	45,00 €
Autriche	11,25 €	22,50 €	45,00 €
Belgique	11,25 €	22,50 €	45,00 €
Bulgarie	9,00 €	18,00 €	36,00 €
Chypre	10,25 €	20,50 €	41,00 €
Croatie	10,00 €	20,00 €	40,00 €
Danemark	95,00 DKK	190,00 DKK	380,00 DKK
Espagne	10,75 €	21,50 €	43,00 €
Estonie	10,50 €	21,00 €	42,00 €
Finlande	12,50 €	25,00 €	50,00 €
France	11,25 €	22,50 €	45,00 €
Grèce	10,50 €	21,00 €	42,00 €
Hongrie	9,75 €	19,50 €	39,00 €
Irlande	13,25 €	26,50 €	53,00 €
Italie	11,25 €	22,50 €	45,00 €
Lettonie	10,00 €	20,00 €	40,00 €
Lituanie	10,00 €	20,00 €	40,00 €
Luxembourg	12,50 €	25,00 €	50,00 €
Pays-Bas	11,25 €	22,50 €	45,00 €
Pologne	9,25 €	18,50 €	37,00 €
Portugal	10,75 €	21,50 €	43,00 €
République tchèque	150,00 CZK	300,00 CZK	600,00 CZK
Roumanie	10,75 €	21,50 €	43,00 €
Slovénie	9,50 €	19,00 €	38,00 €
Suède	113,75 SEK	227,50 SEK	455,00 SEK

Source : Ministère des Finances

Cotisations sociales

Les cotisations sociales slovaques s'élèvent en moyenne à 48,6 % du salaire brut, réparties entre le salarié et l'employeur, respectivement 13,40 % et 35,20 %. Le taux des cotisations sociales en Slovaquie reste inchangé depuis 18 ans, soit entre 2006 et 2024.

Cotisations sociales en Slovaquie au 1er janvier 2024

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite (inchangées depuis 2006)	Employeur	Salarié
Assurance maladie (1)	10,00%	4,00%
Assurance maternité	1,40%	1,40%
Vieillesse (2)	14,00%	4,00%
Invalidité (3)	3,00%	3,00%
Chômage (3)	1,00%	1,00%
Accidents du travail, maladies professionnelles	0,80%	-
Fonds de garantie (4)	0,25%	-
Fonds de réserve solidaire (5)	4,75%	-
Total	**35,20%**	**13,40%**

Source: Eurostat, Cleiss et Ministère chargé des Affaires sociales

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

Spécificités pour les travailleurs indépendants : L'assiette de cotisations correspond à 1/1,486 du revenu mensuel moyen imposable de l'année N-2 (soit les revenus de 2022 pour 2024), c'est-à-dire environ 67,3 %.

Pour 2024, la base de cotisation minimale s'établit à 652 € par mois. Le paiement des cotisations ne sera dû qu'après le dépôt de la première déclaration d'impôts et quand le plafond de revenus minimum sera dépassé. Les travailleurs indépendants ne sont pas concernés par la couverture accidents du travail-maladies professionnelles et l'assurance chômage n'est que facultative pour eux.

Les non-salariés dont les revenus de 2022 étaient inférieurs à 7 266 € ne sont pas obligatoirement couverts par les assurances maladie (prestations en espèces), invalidité et vieillesse. Ils peuvent cependant s'affilier volontairement pour ces risques. La prime d'assurance minimale pour un assuré volontaire est de 229,17 € par mois pour l'année 2024.

A compter du 1er janvier 2024, le versement des cotisations salariales et des travailleurs indépendants est suspendu pendant les périodes où les assurés prennent un congé maternité ou parental.

Pour mémoire, l'assurance vieillesse slovaque repose sur 3 niveaux[2] :

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

Impôt sur les revenus des personnes physiques –Dan z prijmov

Selon la réglementation slovaque, une première tranche des bas salaires, appelée « minimum. vital » n'est pas soumis à l'impôt sur le revenu. Le montant du minimum vital est fixé une fois par an au mois de juillet. A partir de juillet 2023, cette tranche va de 0 à 5 646,48 € pour les revenus annuels ne passant pas les 24 952,06 € net après cotisations pour une personne seule.

Si le revenu annuel est supérieur à 24 952,06 €, le montant non imposable se calcule en faisant la soustraction entre 11 884,50 € et le quart du revenu imposable. Si le calcul donne lieu à un montant inférieur à 0, cette première tranche est considérée comme nulle. Ainsi, les salaires de 47 537,98 bruts par an ne bénéficient pas de la tranche d'imposition à 0 % en 2024.

Pour ce qui est de la tranche du revenu entre la partie non imposable et le plafond de 47 537,98 €, un taux d'imposition de 19 % s'applique.

Enfin, un dernier taux de 25 % s'applique à la tranche de revenu au-delà des 47 537,98 €.

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

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

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

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 13 entreprises slovaques de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 13 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nb de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	32	35	UE entière	38	4 000 000 €
Entreprise 2	16	16	Hongrie, Autriche, Allemagne	15	1 800 000 €
Entreprise 3	7	8	France, Espagne	7	1 100 000 €
Entreprise 4	30	36	Hongrie, Autriche, Allemagne	42	3 500 000 €
Entreprise 5	12	11	Hongrie, Serbie, Grèce	15	1 442 000 €
Entreprise 6	40	43	Suisse, France, Allemagne, UK, Italie	40	7 000 000 €
Entreprise 7	3	3	Benelux, France	3	287 000 €
Entreprise 8	8	8	Italie, France	9	1 030 000 €
Entreprise 9	9	10	Allemagne, Benelux	9	775 000 €
Entreprise 10	2	2	Allemagne, Danemark	2	204 000 €
Entreprise 11	54	59	Allemagne, France, Belgique	58	7 265 200 €
Entreprise 12	22	23	Belgique, France, Espagne	25	2 450 000 €
Entreprise 13	67	70	Allemagne, Italie, Autriche	71	8 146 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international et la plupart sont sous-traitants d'entreprises étrangères, notamment allemandes et autrichiennes, de grande taille. Les petites entreprises peuvent être des sous-traitants en cascade d'entreprises locales ou régionales.

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

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

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

Les véhicules slovaques sont exploités entre 232 et 268 jours avec une concentration autour de 253 jours par an, en baisse par rapport à 2019 où le nombre de jours d'exploitation était estimé à 263 jours.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 109 200 km et 147 000 km. Certains transporteurs slovaques n'hésitent pas à embaucher des conducteurs « jokers » pour maximiser l'utilisation des véhicules. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de près de 136 000 km par an et par véhicule, en baisse également depuis la dernière étude (145 200 km). La baisse corrélée du nombre de jours d'exploitation et du kilométrage est cohérent. Les chefs d'entreprise rencontrés expliquent ces baisses par l'octroi de jours de congés supplémentaires et la difficulté croissante de trouver des conducteurs qui acceptent d'effectuer de grandes tournées européennes.

La durée de conservation des tracteurs routiers dépasse légèrement les 7 ans, contre 6 en and en 2019. Celle des semi-remorques est proche de 9,5 ans. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 ou 60 mois et conservés 2 à 3 années supplémentaires après la fin du contrat. La crise des microprocesseurs de 2021 aurait également provoqué l'allongement de la durée de conservation, les nouvelles commandes de tracteurs arrivant au compte-goutte.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est dans la moyenne des pavillons de l'Europe centrale et se situe autour des 1,073 pour le pavillon slovaque.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

La pratique de financement de véhicules la plus répandue en Slovaquie est celle de contrats de crédit-bail de 48 ou 60 mois avec option d'achat, avec un premier loyer se situant majoritairement à 20 % du prix du véhicule et une option d'achat à 1 % symbolique du prix du neuf en fin de contrat. Les taux d'intérêt des contrats de leasing tournent autour des 2,6 %. Certaines rares entreprises préfèrent l'autofinancement.

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs slovaques se situe à 102 500 €, soit une augmentation de 25 % par rapport au prix moyen observé en 2019. Étant donné l'indisponibilité de véhicules neufs, certains transporteurs allongent la durée de détention de leurs véhicules et se tournent vers le marché de l'occasion.

Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 26 800 €. Le mode de financement est majoritairement le crédit-bail de 60 mois avec option d'achat.

Les données recueillies sur place et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes de 15 738 €.

CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2022 est de 1,428 € par litre à la pompe pour la Slovaquie, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne.

Les entreprises slovaques s'approvisionnent en carburant principalement dans leur pays à hauteur de 40 %, partagé entre l'approvisionnement en cuve, 30 % du total, avec une remise de 4 %, et la pompe pour 10 %. Pour le reste, elles s'approvisionnent souvent en Hongrie (25 %), en Allemagne (15 %), en Espagne (10 %) et en Autriche (10 %). La consommation de carburant est suivie de près par les responsables qui en font le critère principal pour assurer la faible marge d'exploitation. La consommation moyenne est estimée à 28,8 l/100 km, dépendant fortement des principaux marchés de l'entreprise.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 1,4046 € en 2022.

ENTRETIEN & REPARATIONS

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

Le montant annuel de l'entretien-réparations pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 6 250 €/an, en augmentation de 12 % par rapport à 2019.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 3 800 € et 5 900 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), selon le kilométrage mais aussi selon la politique de renouvellement et/ou de rechapage.

Les forfaits kilométriques, proposés par des fournisseurs de pneumatiques ou les constructeurs se sont développés sur le marché slovaque. Le prix actuel tourne autour de 4 centimes d'euro au km parcouru, ce qui donnerait un coût de pneumatiques de près de 5 440 euros par an pour un ensemble articulé slovaque.

Les calculs internes réalisés par le CNR donnent un résultat moyen de près de 5 020 € par an et par ensemble, en hausse de 8 % par rapport à 2019. À dire d'expert, ce coût moyen semble compatible avec les réalités du marché, l'intensité d'exploitation des véhicules et le prix du matériel en hausse, malgré la baisse du kilométrage.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette entre 14 000 et 23 500 euros. Ce poste de coût dépend fortement du marché principal de l'entreprise et du kilométrage annuel du véhicule. Pour les pays scandinaves et au Benelux, il peut être limité au prix de l'Eurovignette, mais peut augmenter si l'entreprise subit la hausse des péages allemands.

Ce poste de coût est en forte augmentation depuis plusieurs années. Pour l'année 2019 et pour les trajets internationaux en Europe occidentale, à savoir les marchés les plus convoités par les entreprises slovaques, le coût annuel des péages était estimé à 18 000 € par ensemble, en incluant l'achat de l'Eurovignette pour quelques des entreprises rencontrées. Ce poste est en augmentation de 3 200 € en deux ans, pour atteindre 21 200 €, soit +18 %.

ASSURANCES

L'assurance de véhicules est payée en deux parties. La première correspond à l'assurance obligatoire, tiers payant, dont le montant est forfaitaire. Il est compris dans une fourchette allant de 700 € par an et par ensemble à 1 350 €. La seconde partie, l'assurance tous risques, largement souscrite par les entreprises de transport slovaques, est appelée Casco. Elle est estimée à 1 450 € par an et par ensemble.

Depuis plusieurs années, le coût des assurances véhicule était en baisse sur la plupart des marchés européens. En 2019, le CNR avait estimé ce poste de coût à 2 400 € par an et par ensemble. En 2022, il est estimé à 2 550 €, en légère hausse, notamment due à l'inflation.

TAXE A L'ESSIEU

Le montant annuel de la taxe après l'application des taux de remise différents pour les 3 premières années et les 3 années suivantes ressort à 1 684 € pour un ensemble articulé 40 tonnes 5 essieux, inchangé depuis 2019.

COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre.

A dire d'expert, le coût de revient final des entreprises slovaques est estimé à près de 7 % du coût total, compatible avec d'autres pavillons de la zone.

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

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

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

CONDITIONS D'EMPLOI

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

Les conducteurs slovaques, en majorité embauchés en CDI au terme d'une période d'essai de 6 mois, bénéficient pour la plupart de 20 jours de congés payés, souvent augmentés à 25 jours avec l'ancienneté. Les entreprises n'hésitent pas à accorder quelques jours de congés payés en plus pour leurs meilleurs conducteurs. Compatible avec les données obtenues auprès des entreprises, la plupart des conducteurs interrogés déclarent bénéficier d'entre 25 et 27 jours de congés payés.

Plus d'un tiers des conducteurs réalisent des trajets allers-retours vers l'Autriche, l'Allemagne et les Pays-Bas dans la semaine. Un second tiers réalise des tournées de 12 jours à 2 semaines pour des destinations un peu plus lointaines comme l'Italie, la France ou l'Espagne. Peu de conducteurs, souvent les plus jeunes ou des conducteurs immigrés en grande partie d'origine ukrainienne, acceptent des grandes tournées de 3 à 4 semaines pendant lesquelles ils sont souvent logés dans des hôtels ou des appartements loués pour longue durée dans les pays à l'ouest de l'Europe.

Le temps de travail est estimé à 220 heures par mois avec une maximisation des heures de conduite pour atteindre les 90 heures sur deux semaines.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 240 jours par an, soit 46 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient près de 129 000 km par an. Selon les entreprises, le nombre de jours de travail serait plus proche des 218 jours pour un kilométrage annuel de 120 000 km. Pour le profil type, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 123 000 km par an et par conducteur, pour 229 jours de travail dans l'année.

Les fiches de paie slovaques ne donnent pas plus d'information sur le détail des heures de travail. Le temps de conduite annuel retenu par le CNR est de 1 930 heures pour le profil type, en dessous de son niveau de 2019 où il était estimé à 1 980 heures.

Le ratio conducteur/tracteur retenu est de 1,11 pour la Slovaquie.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

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

La prime de kilométrage, accordée précédemment par paliers de 1000 km aux conducteurs dépassant de 12 000 km/mois a quasiment disparu. Actuellement, les conducteurs slovaques déclarent recevoir plus de 1 200 € de primes par an lorsqu'ils acceptent des trajets difficiles (vers le sud de l'Europe, y compris la France, ou encore vers la Suisse) et lorsqu'ils satisfont un taux d'accident très bas. En général, cette seule prime qui subsiste encore est versée en deux fois, avant les congés payés d'été du conducteur et en fin d'année avant la période des fêtes.

Pendant les entretiens, les entreprises ont toutes déclaré avoir adopté un mode de rémunération conforme avec la réglementation européenne, après avoir été subi des contrôles fréquents en France et en Allemagne. L'utilisation des indemnités de déplacement serait devenue la norme au détriment des primes kilométriques. Cette information n'est pourtant pas totalement confirmée par certains conducteurs, notamment d'origine ukrainienne, récemment arrivées sur le marché du travail slovaque. Près de 15 % des conducteurs interrogés déclarent recevoir des primes kilométriques dépendantes du volume d'activité. Inchangé depuis 2019, le taux actuel serait de 12 centimes d'euros par kilomètre et monterait jusqu'à 15 centimes pour les kilomètres au-delà des 13 000 ou 14 000 km mensuels. Bien que rare, cette pratique qui semble en contradiction avec la réglementation européenne persiste encore.

Ainsi, le salaire de base brut mensuel retenu pour un conducteur slovaque est de 1 180 euros. A cela s'ajoute une prime mensualisée de 100 euros. En ajoutant les cotisations sociales slovaques, relativement élevées, et les indemnités de déplacement mensuelles estimées à 1 200 euros pour les mois de pleine activité, le coût annuel d'un conducteur slovaque ressort à 33 667 euros pour 1 930 heures de conduite par an.

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

Profil type conducteur international - Slovaquie - 2022	
Caractéristiques	- Conducteur travaillant à plus de 90 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de longue distance, principalement en Allemagne, Tchéquie, France et au Benelux. - Tournées européennes de deux semaines accompagnées de 3 à 4 jours de repos au domicile dans la majorité des cas. - Congés payés pris systématiquement 3 à 4 semaines en été, et une dizaine de jours pendant la période des fêtes. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum national, complété par des indemnités de déplacement, maximisées. - Indemnités de déplacement souvent non représentatives de la réalité. Elles servent à maximiser la partie non cotisée de la rémunération. - Temps de travail proche de 220 heures par mois de pleine activité.
Kilométrage annuel réalisé	123 000 km
Nombre de jours de travail par an	229
Nombre de semaines d'activité par an	45
Nombre d'heures de conduite par an	1 930

Recomposition du coût d'un conducteur type slovaque en 2022					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			**SALARIE**		
Salaire Brut	**€/mois**	**1 280,00 €**	**Salaire Brut**	**€/mois**	**1 280,00 €**
Salaire brut fixe	€/mois	1 180,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	1 180,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	100,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	100,00 €
Cotisations sociales	**35,20%**	**450,56 €**	**Cotisations sociales**	**13,40%**	**171,52 €**
Assurance maladie	10,00%	128,00 €	Assurance maladie	4,00%	51,20 €
Assurance maternité	1,40%	17,92 €	Assurance maternité	1,40%	17,92 €
Vieillesse - pensions	14,00%	179,20 €	Vieillesse - pensions	4,00%	51,20 €
Invalidité - pensions	3,00%	38,40 €	Invalidité - pensions	3,00%	38,40 €
Chômage	1,00%	12,80 €	Chômage	1,00%	12,80 €
Accidents du travail, maladies professionnelles	0,80%	10,24 €	Accidents du travail, maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Fonds de garantie	0,25%	3,20 €	Fonds de garantie	0,00%	0,00 €
Fonds de réserve solidaire	4,75%	60,80 €	Fonds de réserve solidaire	0,00%	0,00 €
			Salaire après cotisations		**1 108,48 €**
			Impôt sur le revenu		125,11 €
Salaire brut chargé		**1 730,56 €**	**Salaire net après cotisations et impôt**		**983,37 €**
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		**1 200,00 €**	**Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)**		**1 200,00 €**
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		**2 930,56 €**	**Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité**		**2 183,37 €**

Recomposition du coût annuel d'un conducteur slovaque en 2022					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		15 360,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		15 360,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		5 406,72 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		3 559,56 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		20 766,72 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		11 800,44 €
Indemnités * 10,75 mois		12 900,00 €	Indemnités * 10,75 mois		12 900,00 €
Coût total annuel		**33 666,72 €**	**Revenu net annuel**		**24 700,44 €**
Coût horaire de conduite en €		**17,44 €**	**Revenu net moyen mensuel**		**2 058,37 €**
Coût kilométrique en €		**0,27 €**			

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2019 sur le TRM slovaque, le salaire fixe et les primes d'un conducteur type ont augmenté, +39 %, tandis que le kilométrage annuel a baissé de 7 %. En parallèle, les indemnités de déplacement qui constituent plus de la moitié de la rémunération totale sont restées inchangées. Ainsi, le coût annuel du conducteur calculé par le CNR est supérieur de presque +20 % par rapport à son niveau en 2019. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 17,44 €, +23 %, et le coût kilométrique à 0,27 €, contre 0,21 € en 2019.

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

Conditions et coûts d'exploitation, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2022		
	unité	**Slovaquie** *Simulation*
Kilométrage annuel du véhicule	km	136 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	253
Ratio semi-remorque/tracteur		1,07
Coût d'un conducteur	€/an	33 667
Ratio conducteur/tracteur		1,11
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 738
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2022	€/litre	1,4046
Coût annuel du carburant	€/an	55 016
Entretien-réparations	€/an	6 250
Pneumatiques	€/an	5 020
Péages et vignette	€/an	21 200
Assurance (véhicule)	€/an	2 550
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 684
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	**144 692**
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,06
Coûts de structure	€/an	10 891
Synthèse - coût de revient complet	€/an	**155 583**
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,14

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes slovaque affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,06 € contre 0,82 € en 2019, soit une augmentation de +29 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique par l'envolée du coût du carburant en raison de la guerre en Ukraine, une hausse conséquente du coût du conducteur et de détention des véhicules. La baisse de la consommation de carburant est de 1 l/100km, mais ces gains en termes de coût annuel sont atténués par la hausse du prix du gazole. Le kilométrage d'un véhicule baisse de -7 %.

En ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 7 % du coût total, le coût complet monte à 1,14 € au kilomètre en 2022.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

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

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

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

Trésor public de la Slovaquie – https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/

Inspection nationale du travail – https://www.ip.gov.sk

Organisations professionnelles

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

UNAS - http://www.uniadopravcov.sk/

Autres sources

Cabinet d'avocats AKMV - https://www.akmv.sk/pracovne-podmienky-vodicov-nakladnej-dopravy/

Gestionnaire d'autoroutes - https://ndsas.sk/

Gestionnaire des péages - https://www.emyto.sk/sk/elektronicke-myto/sadzby-myta-a-zlavy

Portal d'information Verejna Sprava- https://www.vssr.sk/

Cabinet de conseils Accace - https://accace.com/wp-content/uploads/2023/02/2023-Labour-Law-and-Employment-Slovakia-EN.pdf