



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SLOVENE

- Etude -

Edition 2014



Source : www.europa.eu

Les parties 1 et 2 de cette étude ont été réalisées entre avril 2013 et septembre 2013 et la partie 3 en février 2014 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Moreus Slovakia.



Sommaire

1.	PRESENTATION DE LA SITUATION GENERALE DE LA SLOVENIE.....	1
1.1.	CADRAGE GEOGRAPHIQUE ET POLITIQUE DE LA SLOVENIE	1
1.1.1.	Contexte géographique	1
1.1.2.	Le contexte géographique politico-économique.....	1
1.2.	CADRAGE ECONOMIQUE	3
1.2.1.	Indicateurs économiques en 2012-2013	4
1.2.2.	Chômage	7
1.2.3.	Quel futur pour l'économie slovène ?	8
1.2.4.	Situation énergétique de la Slovénie	9
1.3.	PRESENTATION DES POLITIQUES DE TRANSPORTS DE FRET ET D'INFRASTRUCTURES	10
1.3.1.	Présentation synthétique.....	10
1.3.2.	Infrastructures	12
1.3.3.	Financement des infrastructures routières	15
1.4.	DONNEES DE CADRAGE DU SECTEUR DU TRM EN SLOVENIE	17
1.4.1.	Activité du pavillon slovène	17
1.4.2.	Entreprises de TRM en Slovénie	21
1.4.3.	Influences de la crise économique sur les grandes sociétés	22
2.	PRESENTATION SPECIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SLOVENIE.....	23
2.1.	ORGANISATION DU SECTEUR.....	23
2.1.1.	Organisations professionnelles.....	23
2.1.2.	Entreprises de TRM en Slovénie	26
2.1.3.	Artisan conducteur ou entreprise individuelle	26
2.1.4.	Aides à la création d'entreprises	27
2.2.	ASPECTS ADMINISTRATIFS	28
2.2.1.	Conditions d'accès à la profession.....	28
2.2.2.	Formation professionnelle des conducteurs	29
2.3.	REGLEMENTATION SOCIALE	30
2.3.1.	Temps de travail des conducteurs	30
2.4.	FISCALITE GENERALE ET SPECIFIQUE AU TRM	34
2.4.1.	Fiscalité générale	34
2.4.2.	Revenu non soumis aux charges/à l'impôt.....	38
2.4.3.	Fiscalité spécifique au TRM.....	39
2.5.	CONTROLES ET SANCTIONS	41
3.	ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES SLOVENE A L'INTERNATIONAL	45
3.1.	METHODE ET PERIMETRE DE L'ENQUETE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM SLOVENE.....	45
3.2.	CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES DE TRM	45
3.3.	OBSERVATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE.....	48
3.3.1.	Profil type.....	48
3.3.2.	Reconstitution du coût d'un conducteur type sur la base des observations effectuées sur place	49
4.	BIBLIOGRAPHIE	50
5.	ANNEXE	52

1. Présentation de la situation générale de la Slovénie

1.1. Cadrage géographique et politique de la Slovénie¹

1.1.1. Contexte géographique

D'un point de vue géographique, la Slovénie est un pays d'une petite superficie de 20 273 km² ayant un climat et des paysages exceptionnellement diversifiés par rapport aux autres pays comparables de la région. Son pavillon est concentré autour des grandes agglomérations. La Slovénie a cinq régions géographiques ayant chacune des caractéristiques distinctives :

- La région pannonienne se trouve dans le Nord-est de la Slovénie. Elle représente la périphérie du large bassin pannonien qui comprend également la plaine pannonienne, aujourd'hui restée sur les territoires croates. La deuxième ville du pays, Maribor, se trouve dans la région.
- La Région des Alpes est située dans le Nord-ouest de la Slovénie. Elle représente des paysages montagneux, de multiples vallées et abrite le tunnel de Karawanken.
- La région subalpine forme un grand arc à travers le centre de la Slovénie, s'étendant sur une surface importante entre la frontière italienne à l'Ouest et la frontière autrichienne à l'Est. Les montagnes ne sont pas très rudes et leur hauteur ne dépasse pas les 1 500 mètres. La capitale Ljubljana se trouve dans cette région.
- La région dinarique s'étend sur une grande partie du Sud de la Slovénie. Les phénomènes karstiques sont nombreux. Cette région est très peu peuplée et recouverte de forêts denses.
- La région Primorska est située dans le Sud-ouest du pays. Cette région est plus peuplée que la région dinarique mais la densité de la population reste tout de même peu élevée. Elle représente la région la plus chaude avec un climat plutôt méditerranéen et un accès à la mer adriatique. Le port de Koper se trouve dans cette région.

1.1.2. Le contexte géographique politico-économique

La Slovénie a reçu le statut de république autonome à l'intérieur de la République fédérative socialiste de Yougoslavie à partir du 29 novembre 1945. Le 15 septembre 1947, la région de Primorska a été rattachée à la Slovénie par le traité de Paris. Faisant suite au référendum sur l'indépendance de décembre 1990, accepté par 89 % de la population, la Slovénie a déclaré son indépendance de la Yougoslavie le 25 juin 1991 (célébrée comme fête nationale slovène). La nouvelle constitution a été adoptée le 23 décembre 1991, instaurant un régime de démocratie parlementaire. La nouvelle république est devenue membre de l'OTAN le 29 mars 2004, juste

¹ Informations issues des sites internet : www.vlada.si, www.dijaski.net, www.eu2008.si, www.skupnostobcin.si, consultés plusieurs fois pendant la réalisation de l'étude

avant l'adhésion du pays dans l'Union européenne le 1er mai 2004, avec 9 autres pays, après plusieurs années de négociations douloureuses. Le 21 décembre 2007, la Slovénie a été admise à l'espace Schengen.

Le pouvoir législatif est exercé par le Parlement, qui est composé de deux chambres : l'Assemblée nationale composée de 90 députés élus pour quatre ans et le Conseil national composé de 40 membres élus pour cinq ans.

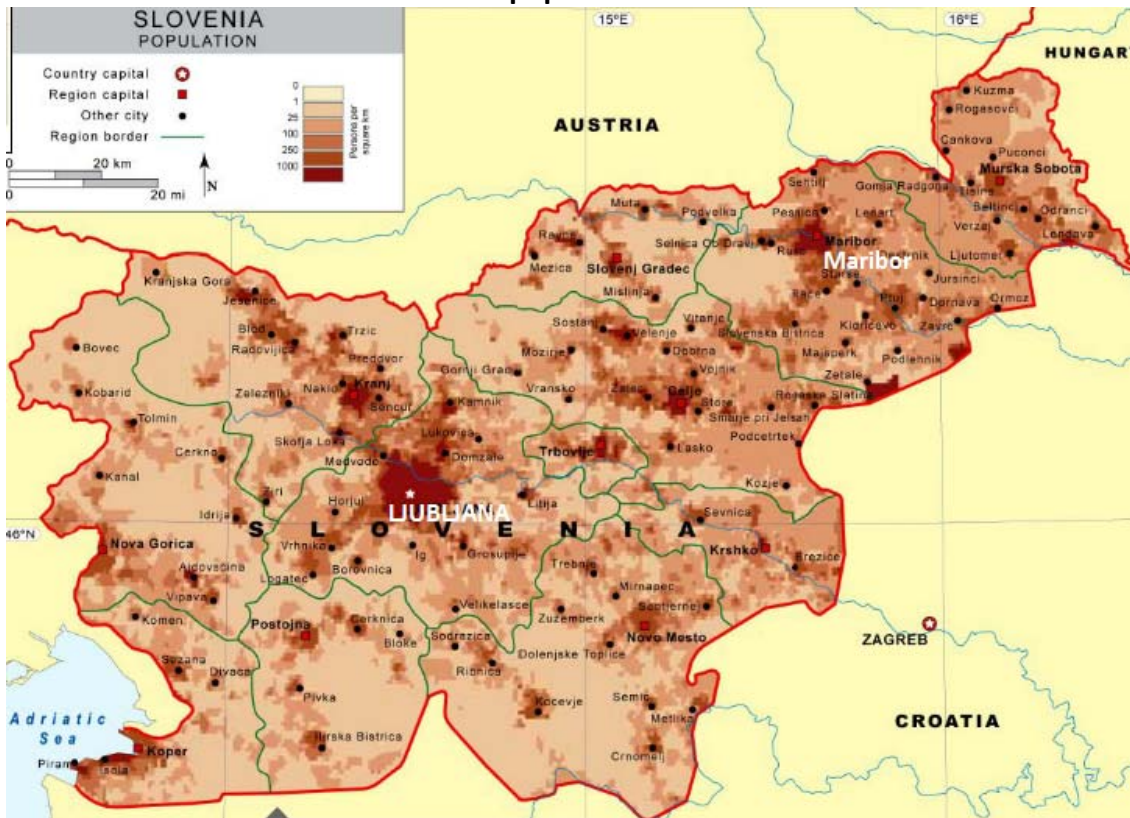
Le pouvoir exécutif est exercé par le gouvernement dirigé par un président. Le président et le parlement sont élus au suffrage universel. Il n'y a pas de région administrative en Slovénie.

La constitution slovène définit le pays comme étant « une république démocratique où la loi règne ». L'autorité nationale est basée sur le principe de séparation des pouvoirs législatif, exécutif et juridique dans un système parlementaire. Le peuple exerce son pouvoir assez directement, à travers de multiples référendums et des initiatives civiles. Le plus haut corps législatif est l'Assemblée nationale ayant le droit d'adopter des lois. 88 députés (parmi les 90 que compte l'Assemblée) sont élus au niveau national et 2 députés sont élus par les deux minorités italienne et hongroise. Le Conseil d'Etat de la République, dont les fonctions ressemblent à celles du Sénat français, est élu également au suffrage universel. Il est chargé des affaires sociales, économiques et professionnelles.

Le président est le chef de l'Etat, élu pour une durée de 5 ans. Le pouvoir exécutif est exercé par le gouvernement. Ce dernier est dirigé par le Premier ministre et d'autres ministres dont le nombre varie.

Au niveau administratif, il n'y a pas d'entité administrative entre l'Etat central et les municipalités. Ces dernières sont au nombre de 211.

La densité de population en Slovénie



Superficie :	20 273 km ²
Population :	2 058 123 habitants
Densité :	101,5 hab. / km ²
Capitale :	Ljubljana
Longueur de la côte :	46,6 km
Relief :	Alpes – 42,1 %, Montagnes dinariques 28,1 % de la superficie totale du pays
Nature du régime :	République parlementaire
Premier ministre :	Mme Alenka Bratusek
Ministre des transports :	M. Patrik Vlacic
Ministre des infrastructures :	M. Gregor Ficko
Commissaire européen :	Mme Alenka Bratusek, commissaire chargée de l'énergie (depuis le 9 septembre 2014)
Nombre de députés européens :	8 sur 751

1.2. Cadrage économique

Monnaie :	Euro
PIB (valeurs nominales) :	35,3 G€ en 2013
PIB/hab. en SPA :	83 (standard de pouvoir d'achat, base 100 = UE27)
Taux de croissance du PIB :	-1,6 % en 2013
Taux d'inflation annuel moyen :	0,9 % en 2013
Taux de chômage :	9,6 % (fin 2013)
Salaire minimum :	783,66 €/mois brut, fin 2013
Salaire moyen brut (2011) :	1 525 €/mois brut tous secteurs confondus ; 990,73 €/mois (transport et entreposage)
Exportations de B&S :	26 603,6 millions € en 2012
Importations de B&S :	25 194,6 millions € en 2012
Solde des échanges extérieurs de biens :	1,5 G€
Flux des IDE (investissements directs étrangers) entrants :	145 millions \$ en 2012

L'économie slovène est très dépendante de ses exportations de biens et services. La part des exportations slovènes par rapport à son PIB annuel atteint un sommet de plus de 75 % en 2012. La Slovénie réalise la plupart de son commerce extérieur avec les pays de l'Union européenne, plus particulièrement avec l'Autriche, l'Allemagne, l'Italie, la France et la Croatie. En raison de sa dépendance aux exportations, les problèmes économiques chez ses partenaires commerciaux affectent directement l'économie slovène. En 2009, la chute des commandes a conduit l'économie slovène à l'arrêt. Les investissements du secteur privé prévus pour les années suivantes n'ont pas pu être lancés en raison de la chute de la demande et des ressources financières limitées des banques privées. De surcroît, le durcissement des conditions d'octroi de crédits et la baisse des revenus des entreprises ont augmenté les problèmes de trésorerie. Les répercussions de ce bousculement économique se font encore sentir fin 2013 et les économistes ne prévoient pas de sortie de crise avant 2015 pour l'économie slovène.

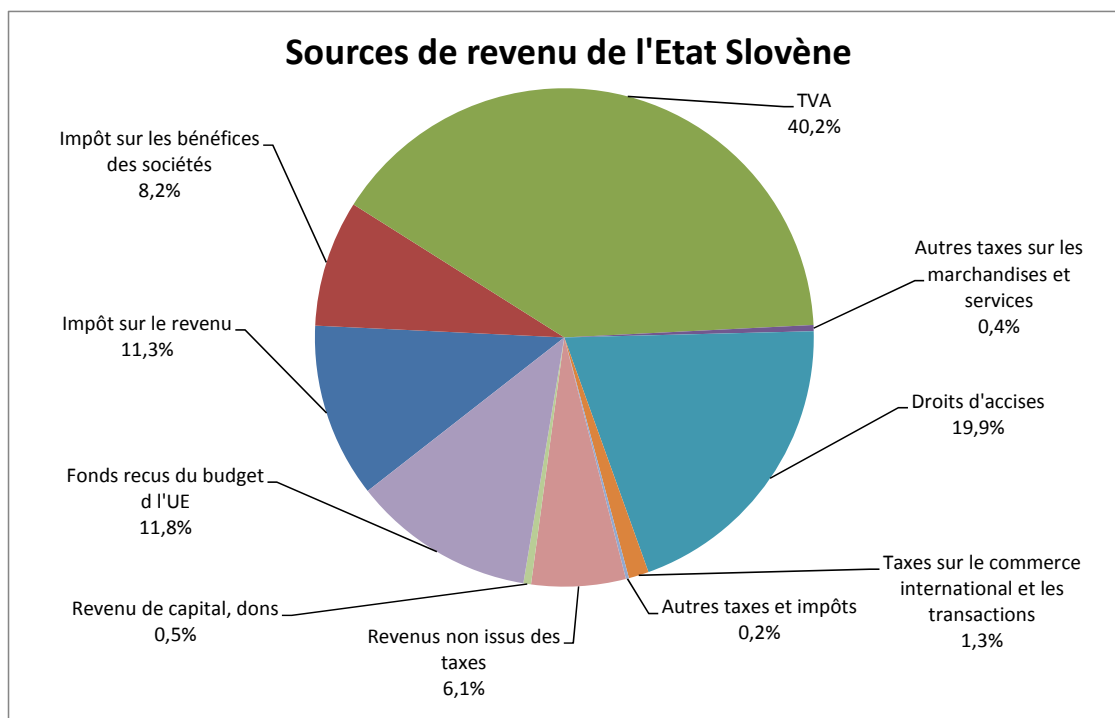
Parallèlement, le chômage slovène continue d'augmenter depuis 2009, notamment dans le secteur manufacturier et celui de construction.

Comparaison Slovénie - France

	Slovénie	France
Population (en millions) 2012	2,06	65,3
Densité de la population : hab/km ²	101,5	97
PIB 2012	35,4 milliards €	2 030 milliards €
Croissance économique	2009 : - 7,8 % 2010 : 1,2 % 2011 : 0,6 % 2012 : - 2,3 %	2009 : - 2,9 % 2010 : 2 % 2011 : 2,1 % 2012 : 0,3 %
IDH (2013) Indice de Développement Humain	25 ^{ème} place	20 ^{ème} place
Chômage (fin 2013)	9,9 %	10,2 %
Dettes publiques (en % PIB) 2013	62,6 %	93,5 %

1.2.1. Indicateurs économiques en 2012-2013

En 2012, le PIB slovène a baissé de -2,3 % par rapport à 2011. Les exportations sont restées à leur niveau relativement bas et en 2013 la situation ne s'est pas améliorée. La baisse de la demande intérieure, des investissements directs étrangers ainsi que la hausse du chômage ont causé la baisse du PIB en 2013. La baisse cumulée des deux dernières années (2012-2013) a atteint plus de -4 %.



Le budget prévisionnel pour l'année 2012 prévoyait de réduire le déficit public à 3 % à la fin 2012. Pourtant, ce dernier a été de -4 %. Cette réussite relative (en 2011, le déficit avait dépassé 6,4 % du PIB) a été entièrement atténuée par les mauvais résultats de fin 2013 où le déficit public a atteint un niveau record de 14,7 %.

Les revenus de l'Etat en 2012 (7 942 millions €) ont stagné au même niveau qu'en 2011 (7 964 millions €).

En 2012, le revenu provenant de l'impôt sur le revenu des particuliers et des entreprises individuelles a atteint 1 474 millions € dont :

- Impôt sur le revenu des particuliers : 853 millions €,
- Impôt sur les bénéfices des sociétés : 619 millions €,
- Autres sources d'impôt sur le revenu : 1,6 millions €.

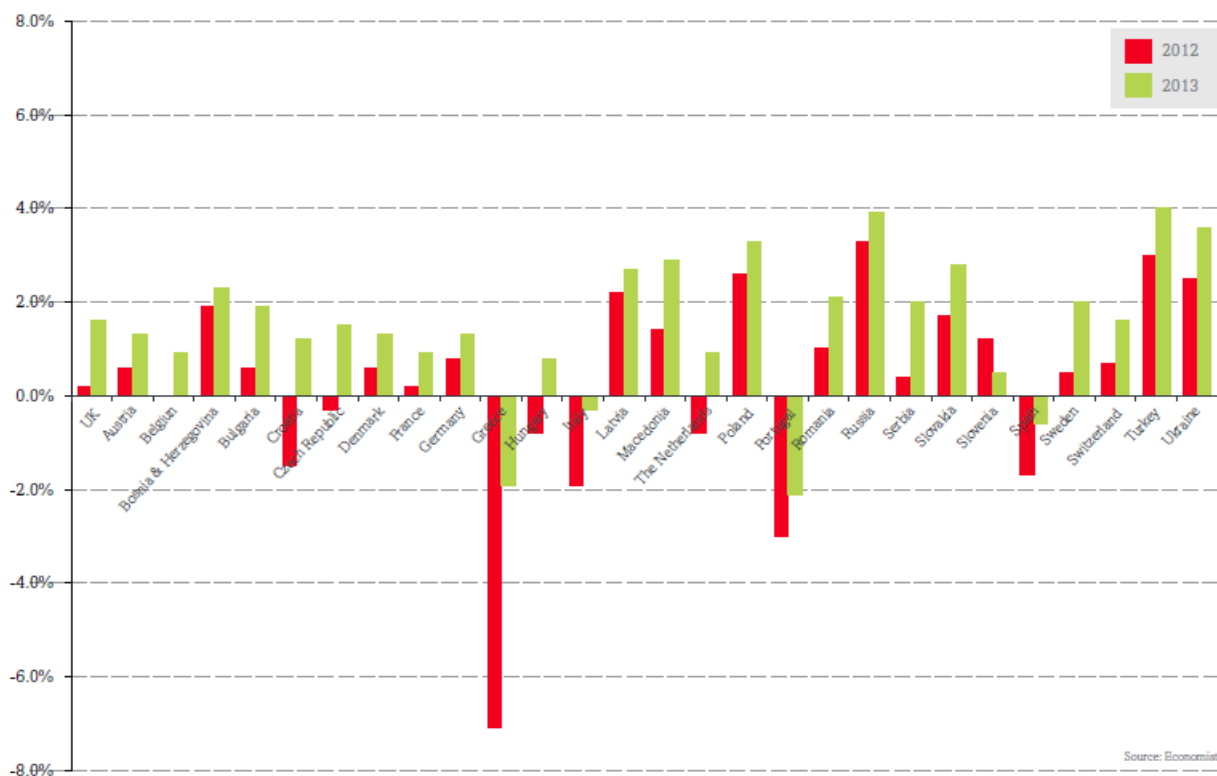
En 2012, le revenu issu de l'impôt sur les bénéfices a baissé par rapport à l'année précédente notamment en raison de récents changements au niveau de la réglementation mise en place par le gouvernement pour relancer l'économie :

- Baisse de l'impôt sur les bénéfices, passage de 20 % à 15 % à l'horizon 2015,
- Hausse de 30 % à 40 % du montant total des investissements à déduire des revenus imposables pour les investissements en équipement et autres immobilisations,
- Hausse de 40 % à 100 % du montant total des investissements à déduire de l'assiette de l'impôt pour les dépenses en recherche et développement. En revanche, les aides régionales pour la recherche et le développement ont été supprimées.

Le taux d'imposition pour les personnes morales était de 18 % en 2012. Ce taux est passé à 17 % en 2013, puis à 16 % en 2014.

En ce qui concerne les dépenses, la plupart concerne la protection sociale. En pourcentage du PIB, elles ont atteint 21,5 % en 2008, 24,2 % en 2009, 24,8 % en 2010, avant de chuter à 18,9 % en 2011 en raison de coupes budgétaires.

ECONOMIC GROWTH: EUROPE 2011 - 2012



Principaux partenaires commerciaux de la Slovénie en 2013, en millions €

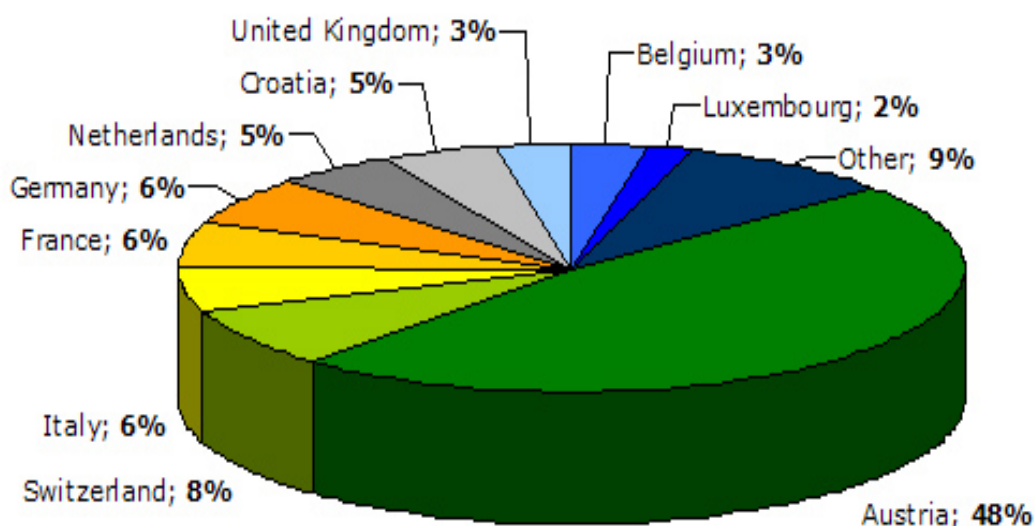
Pays	Exportations	Importations
Allemagne	373	392
Italie	199	240
Autriche	136	206
France	98	72
Croatie	87	75
Total	1 646	1 853

Le principal produit d'exportation de la Slovénie est la voiture particulière. En effet, Renault est un investisseur important pour le pays et son usine à Novo Mesto est le premier employeur de sa région. En ce qui concerne les importations, ce sont les voitures particulières, les combustibles et les produits dérivés de pétrole qui occupent les trois premières places.

Dans le secteur privé, la moyenne des fonds propres dans le capital des sociétés privées est à 38 %, le reste, soit 62 %, représente la dette. Les microentreprises sont particulièrement endettées à hauteur de 72 % et celles ayant moins de 10 employés sont endettées à 67 %. Le taux passe à 65 % pour les sociétés de taille moyenne de 10 à 50 employés et les plus grandes sociétés ont un taux de 54 % d'endettement².

Selon les investisseurs allemands, la Slovénie demeure 3^{ème} dans la liste des pays les moins attractifs pour les affaires dans l'Union européenne et ce pour cinq raisons : les impôts et taxes trop élevés, le coût du travail, le manque d'aides publiques, une durée trop longue pour les autorisations et le coût de l'immobilier. Les analystes d'autres origines ne sont pas du même avis.

Principaux investisseurs en Slovénie³



² Sources: www.zurnal24.si, www.stat.si, www.laibach.diplo.de, www.rtvsllo.si, www.si21.com

³ Source: Bank of Slovenia, 2011

1.2.2. Chômage⁴

Le taux de chômage augmente depuis le début de la crise économique en 2009 mais il n'a pourtant pas atteint son plus haut historique de 15,5 % de 1993. Il reste néanmoins bien au-dessus de son plus bas historique de 6,3 % en 2008. Selon les statistiques locales, le taux de chômage aurait atteint plus de 12 %, mais Eurostat fait état d'un taux en dessous de 10 % pour fin 2013, en données harmonisées. Parallèlement à la reprise économique qui peine à arriver, le chômage ne devrait pas baisser avant 2015.

Chômage de jeunes (15-29 ans)

Décembre 2007	Décembre 2008	Décembre 2009	Décembre 2010	Décembre 2011	Décembre 2012
28,8 %	27,5 %	28,4 %	25,2 %	24,1 %	23,6 %

Contrairement aux autres pays de l'Europe du Sud, le chômage des jeunes baisse tandis que le taux de chômage augmente dans le pays. Ceci est notamment dû à la hausse significative du niveau de l'éducation universitaire chez les jeunes qui résistent mieux au chômage que les chômeurs plus âgés. Il existe aussi de nombreuses incitations fiscales à l'emploi des jeunes.

Population en âge de travailler selon le niveau d'éducation en Slovénie

Année	Total	Ecole élémentaire	Collège/Lycée	Université ou équivalent	Inconnu
2007	864 351	171 544	494 925	189 643	8 239
2008	880 205	172 650	500 106	199 794	7 655
2009	844 655	138 018	493 350	207 865	5 422
2010	818 975	123 631	477 356	213 789	4 199
2011	817 311	116 657	472 775	227 879	-

Dans le Livre blanc 2010, l'Union européenne a affiché ses prévisions et ses stratégies pour l'année 2020. Dans cet ouvrage, la Slovénie prévoit d'atteindre les objectifs suivants à l'horizon 2020 :

- 3 % de PIB consacré à la recherche et développement,
- Réduction à 3 % des départs préliminaires du cycle scolaire,
- Hausse à 40 % des travailleurs employés dans le secteur tertiaire,
- Sortie de 40 000 personnes de l'état d'exclusion sociale et de pauvreté.

⁴ Sources: www.mddsz.gov.si, www.stat.si, www.delo.si, www.mizks.gov.si

1.2.3. Quel futur pour l'économie slovène ?⁵

Comparée aux autres pays de sa région, la Slovénie souffre d'un manque de compétitivité. Les économistes s'attendent à ce que le chômage continue d'augmenter et que le revenu moyen diminue dans les années à venir. En même temps, les coûts des produits alimentaires et de l'énergie devraient continuer leur envolée, ce qui devrait donc baisser le pouvoir d'achat des slovènes.

Selon les experts rencontrés sur place, pour retrouver sa compétitivité, la Slovénie va probablement devoir limiter la hausse des salaires, voire envisager une baisse de ces derniers pour aider les entreprises. En effet, depuis le début de la crise, il y a un important décalage entre l'évolution du PIB par habitant et celle des salaires.

Comparaison entre le PIB et le salaire moyen en Slovénie

	1995	2008	Evolution 1995-2008	2012	Evolution 2008-2012
PIB par tête	8 151 €	18 420 €	126%	17 244 €	-6%
Salaire moyen	461 €	1 391 €	202%	1 525 €	10%

En 2014, on prévoit une baisse du PIB de l'ordre de 0,5 %. Les importations devraient encore baisser parallèlement au pouvoir d'achat mais, après une année de stabilisation, les exportations pourraient repartir à partir de 2015.

La dette publique ne cesse de grimper depuis le début de la crise. Une baisse des dépenses de l'Etat paraît incontournable au vu de la situation actuelle. Dans ce contexte, les banques resserrent les conditions de crédit et les taux d'intérêt ont tendance à augmenter sous des rumeurs spéculatives sur la solvabilité de l'Etat. L'investissement public et privé se trouve donc au point mort et la situation ne devrait pas se débloquer en 2014. La baisse des taux d'imposition des sociétés pourrait relancer les IDE et faire repartir l'économie, mais une aide financière aux banques paraît indispensable pour soutenir la croissance.

Un autre problème de l'économie slovène semble être les délocalisations. En effet, le coût du travail élevé oblige les entreprises slovènes à se délocaliser vers d'autres pays de l'Est de l'Europe, avant que le pays ait atteint un niveau de développement et de maturité économique comparables aux pays de l'Ouest de l'Europe. La délocalisation se fait en général vers les pays voisins de l'ancienne Yougoslavie, où il n'y a aucune barrière de langue. En 2012, 73 % des délocalisations slovènes avaient comme destination la Croatie, la Serbie et la Bosnie-Herzégovine, et 14 % les pays asiatiques.

Le dernier point important qui pèse sur la croissance slovène est le vieillissement de la population. Ce phénomène, dont les effets ne se font pas encore sentir en raison d'un décalage d'une génération entre les pays de l'Ouest de l'Europe et la Slovénie, pourrait être dévastateur pour l'économie nationale. En effet, son amplitude sera probablement beaucoup plus importante qu'en Allemagne et la Slovénie ne peut pas compter sur l'immigration pour augmenter sa population.

⁵ Sources: www.stat.si, www.umar.gov.si, www.uradni-list.si

Vieillessement de la population dans trois pays, 2010

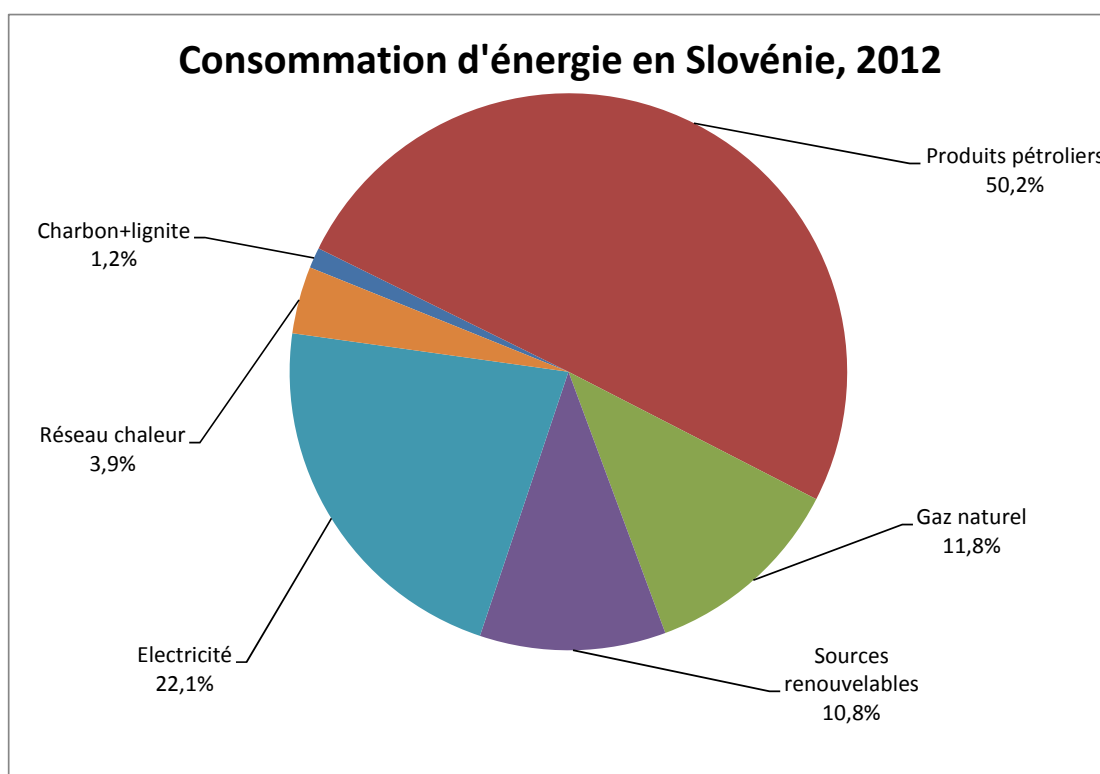
	Slovénie	Allemagne	France
Nombre d'enfants par femme	1,32	1,4	2,0
Part de la population de plus de 65 ans	16,1%	20,2%	16,7%
Part de la population de moins de 15 ans	13,9%	13,5%	18,4%

Source : Si-stat

1.2.4. Situation énergétique de la Slovénie⁶

La Slovénie est dépendante de ses importations d'énergie à hauteur de 48 % pour son électricité. La production domestique d'électricité est d'origine nucléaire et hydrothermique. Les énergies renouvelables sont en train de se développer, notamment en ce qui concerne la biomasse, le biogaz et la revalorisation des déchets. L'objectif du pays est d'atteindre 25 % d'énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie en 2020.

Pour ce qui est du gaz et du pétrole, la Slovénie importe la totalité de ses besoins.



Source : SI-stat

⁶ Sources: <http://kazalci.arso.gov.si>

1.3. Présentation des politiques de transports de fret et d'infrastructures⁷

1.3.1. Présentation synthétique

La Slovénie est face à une demande croissante en mobilité des marchandises et des personnes, particulièrement depuis son entrée dans l'Union européenne. Sa place en tant que pays de transit entre les pays du Sud et du Centre de l'Europe, tels que l'Italie, la France, l'Espagne, l'Autriche et l'Allemagne, et les pays du Sud-Est, tels que les anciennes républiques yougoslaves, la Grèce et la Turquie, lui donne une importance géopolitique considérable. Le phénomène provoque en même temps quelques problèmes liés aux transports : les responsables citent souvent les bouchons, la pollution de l'air, la sécurité routière et le décalage de développement entre les régions de transit et les autres régions en périphérie.

Pour fluidifier les flux de transports et diminuer les externalités négatives de ces derniers, la Slovénie s'est fixée des objectifs ambitieux et fait partie de plusieurs projets internationaux :

- Le programme national de sécurité routière (document stratégique) fixe la politique routière nationale et pointe les problèmes routiers de façon la plus transparente possible pour atteindre l'objectif national de « zéro mort – zéro blessé grave » sur les routes slovènes. Les professionnels du secteur des transports et les administrations se sont fixés des objectifs :
 - o Les accidents de la route ne devraient pas causer plus de 35 morts par million d'habitants en 2022.
 - o Les accidents de la route ne devraient pas causer plus de 230 blessés par million d'habitants en 2022.

Ces chiffres sont à comparer avec 70 morts et 458 blessés pour un million d'habitants en 2011.

- La convention alpine est un instrument légal international pour la promotion du développement durable dans la région des Alpes. Elle représente une obligation morale de soutien des politiques de protection de l'environnement et met en place un système de coopération dans 12 domaines prioritaires, dont le transport routier. Les pays participant à la convention alpine sont l'Autriche, la France, l'Italie, le Liechtenstein, Monaco, l'Allemagne, la Slovénie et la Suisse. En Slovénie, c'est le Ministère de l'environnement qui est responsable de sa mise en œuvre.
- Le groupe de Zurich, constitué suite à de nombreux accidents dans les tunnels routiers, a vu le jour le 30 novembre 2001. Les ministres des transports autrichien, italien, français, allemand et suisse ont signé une déclaration (Processus de Zurich) ayant comme objectif principal l'amélioration de la sécurité routière dans les Alpes et de l'organisation des trajets. La Slovénie est devenue membre du groupe le 20 octobre 2006.

⁷ Sources: www.finance.si, www.dnevnik.si, www.primorski.it, www.dars.si

- Le projet d'élargissement du tunnel de Karawanken. Suite à des problèmes de congestion qui sont apparus en 2011-2012, l'Autriche et la Slovénie ont décidé de creuser un nouveau tunnel plus large pour augmenter la capacité de Karawanken. Le projet devrait se concrétiser en 2019 et l'actuel tunnel devrait servir de tunnel de service. Le coût de l'opération est estimé à 250 millions €. Le financement sera proportionnel à la longueur du tunnel sur le territoire des deux pays (soit 130 millions € pour l'Autriche et 120 millions € pour la Slovénie).
- Dans le cadre du Réseau européen de transport, la Slovénie, en coopération avec les autres membres du projet, souhaite fluidifier le trafic et diminuer les externalités négatives des transports. En effet, le pays se trouve dans des axes majeurs du réseau routier et ferroviaire qui concernent notamment les flux vers le port de Koper, les aéroports de Ljubljana, de Maribor et de Portorož. Parmi les trente projets concernant la Slovénie, deux ont une importance élevée :
 - o le réseau ferroviaire de Lyon (FR) - Trieste (IT) - Divača/Koper (SLO) – Ljubljana (SLO) - Budapest (HU)- frontière ukrainienne.
 - o les autoroutes de la mer dans l'Est-méditerranéen reliant la mer adriatique la mer ionienne.
- Le protocole de Belgrade signé entre la Slovénie, la Serbie et la Croatie prévoit la création d'une compagnie ferroviaire multinationale afin de promouvoir le report du trafic de marchandises et de passagers de la route vers le rail dans la région des Balkans. Ceci ouvre une nouvelle possibilité de transport de marchandises dans le « couloir 10 » passant par Belgrade, Zagreb et Ljubljana et reliant la Turquie, la Grèce et la Macédoine à l'Ouest de l'Europe. Les autres projets ferroviaires internationaux sont les suivants :
 - o Les chemins de fer de Ljubljana – Postojna – Koper et la liaison Postojna – Italie,
 - o Ljubljana – Kranj – Autriche – Allemagne – Suisse,
 - o Le réseau Nord : Hodoš – Puconci – Čop (Ukraine), Budapest – Hodoš – Ljubljana.
- La connexion ferroviaire de fret entre l'Italie et la Slovénie devrait être réhabilitée courant 2014 avec un train de 17 wagons entre deux pays, 6 fois par semaine.
- Ainsi, la compagnie slovène des chemins de fer Slovenske železnice et le DB allemand souhaitent augmenter le transport de fret ferroviaire entre les deux pays. Les projets sont en cours de préparation pour les couloirs européens 5 et 10. Les deux compagnies nationales travaillent ensemble sur de nouveaux produits qui permettraient de relier l'Allemagne à la Turquie, via la Slovénie.

1.3.2. Infrastructures⁸

Réseau routier :	675 km d'autoroutes, 39 044 km de routes secondaires,
Densité d'autoroutes :	0,033 km/km ² (0,020 km/km ² pour la France)
Réseau ferroviaire :	2 177,3 km dont 502,8 km électrifié
Voies navigables :	non utilisées pour le transport de fret
Ports :	Port de Koper

Infrastructures maritimes

Le port de Koper, le seul port de Slovénie, peut accueillir des navires de capacité maximale de 180 000 tonnes. En 2012, le transit de marchandises par le port de Koper a atteint 17,9 millions de tonnes et, la même année, 78 bateaux de croisière s'y sont arrêtés, apportant 100 000 touristes.

Le port est dirigé par le groupe Luka Koper d.d. Il est directement relié aux réseaux européens routier et ferroviaire et a un statut d'entrée douanière à l'Union européenne. Il contient 5 centres de profit dont le terminal General Cargo, le terminal de conteneurs et de Ro-Ro, le terminal de voitures, le terminal de vrac et le terminal européen d'énergie. Actuellement, le port est en train de construire un nouveau terminal de conteneurs en augmentant la profondeur du port pour pouvoir accueillir des navires plus grands.

Le port de Koper occupe la 10^{ème} place parmi les 34 terminaux européens de voitures et a une activité de transit de 480 000 voitures. Il a récemment été dépassé par le port de Barcelone.

Infrastructures routières

C'est la Direction générale des routes de la république de Slovénie (DRSC) qui est chargée de la gestion, de la maintenance et du développement des réseaux routiers national et municipal. La gestion des autoroutes et des voies express est déléguée à la Société d'autoroutes de la république de Slovénie (DARS), détenue à 100 % par l'Etat slovène.

⁸ Sources: www.stat.si, www.mzip.gov.si, www.slo-zeleznice.si

Réseau autoroutier en Slovénie (Vert : autoroutes existantes, Rouge : en construction, Gris : en projet)



En Slovénie, la vignette est obligatoire sur toutes les autoroutes et voies express entretenues par la société d'exploitation du réseau autoroutier DARS d.d. pour les véhicules particuliers à deux roues (motocycles) et les autres véhicules avec ou sans remorque, dont le poids maximal admissible (PTAC) ne dépasse pas 3,5 tonnes. La vignette est également obligatoire pour la voie rapide Spielfeld - Maribor et pour le tronçon d'autoroute passant par le port de Koper. La traversée du tunnel de Karawanken n'est pas comprise dans le prix de la vignette. Une taxe spéciale d'utilisation est directement acquittée à l'entrée du tunnel.

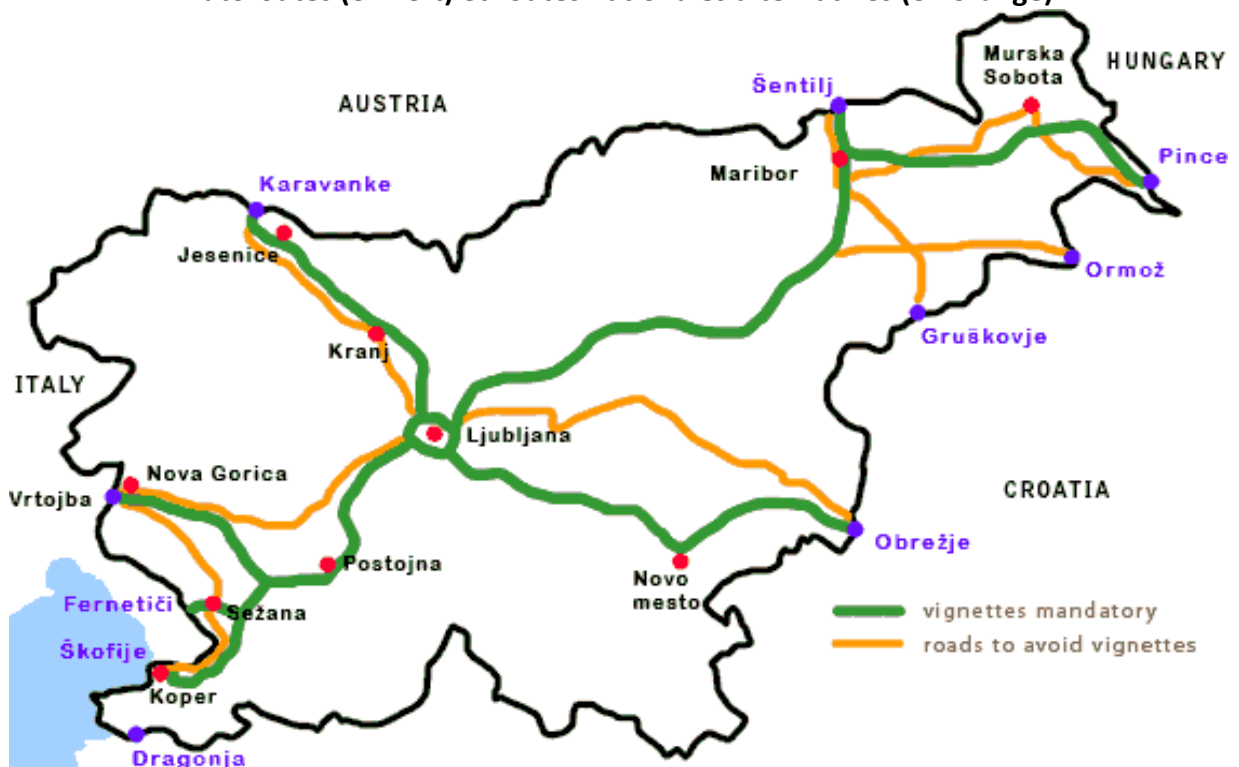
Les camions doivent s'arrêter obligatoirement aux péages et acquitter la somme correspondant au tronçon emprunté. Voir la section 2.5.2. pour plus d'information sur les péages.

L'image suivante représente un péage d'autoroute typique en Slovénie. Les voitures en possession d'une vignette circulent à gauche sans s'arrêter tandis que les camions et bus doivent s'arrêter pour payer aux barrières de péage.



Afin d'éviter les autoroutes payantes, les routes nationales non payantes peuvent être utilisées à travers le pays uniquement par les voitures particulières et VUL de moins de 3,5 tonnes. En général, elles sont parallèles aux autoroutes mais sont de moindre qualité. Les PL ont l'obligation d'emprunter les autoroutes.

Autoroutes (en vert) et routes nationales alternatives (en orange)

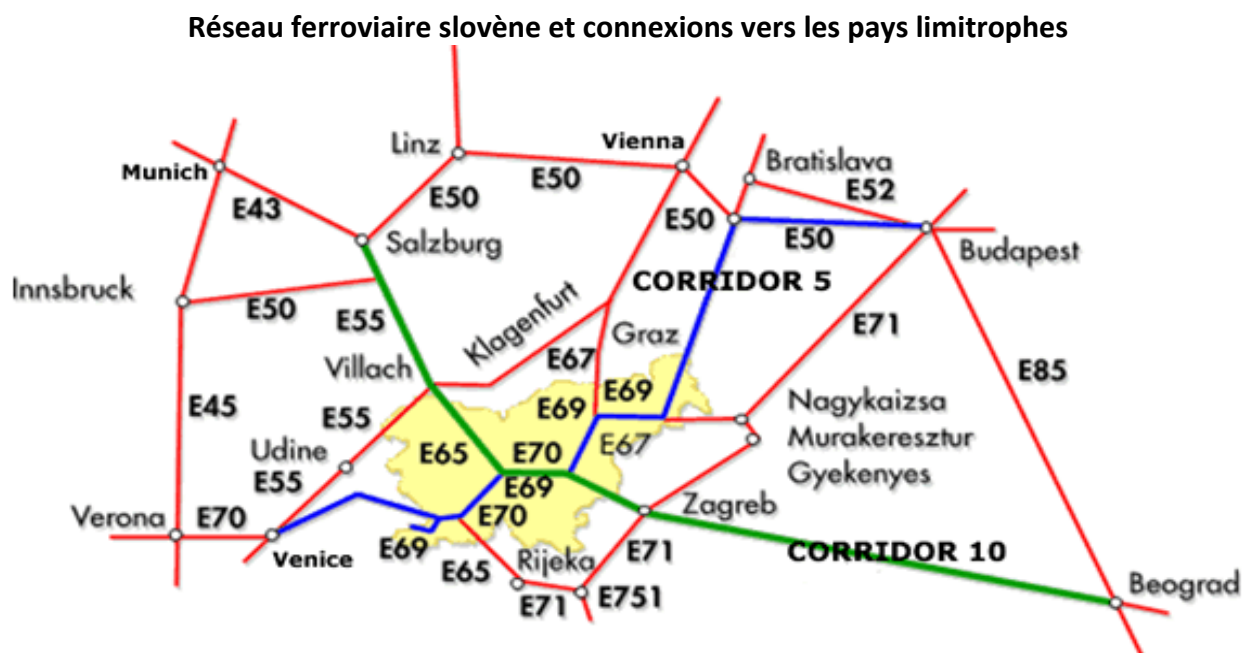


Le tunnel de Karawanken entre la Slovénie et l'Autriche est payant :

- 15 € pour les véhicules de 3 essieux avec un PTAC supérieur à 3,5 tonnes (catégorie 3),
- 22,50 € pour les véhicules de plus de 3 essieux et/ou ayant un PTAC supérieur à 3,5 tonnes (catégorie 4).

Infrastructures ferroviaires

Le gestionnaire unique des voies ferrées et des installations, des gares et du matériel roulant est la compagnie nationale Slovenske Železnice. Le réseau ferroviaire slovène comprend 3 348 ponts, viaducs et tunnels de drainage d'une longueur totale de 17 km et 93 tunnels et galeries de service d'une longueur totale de 37,4 km. Il existe 128 gares, dont 108 mixtes et 8 uniquement passagers et 11 de fret.



1.3.3. Financement des infrastructures routières⁹

Dans un contexte de coopération européenne où le réseau slovène est intégré à 100 % aux réseaux des pays limitrophes, il est important de détailler le financement des infrastructures routières slovènes.

⁹ Sources: www.dars.si, <http://logistika.finance.si>;

Voici les sources de financement des autoroutes slovènes (montants cumulés entre 1994 et 2011) :

Fonds propres du gestionnaire :	1 567 millions €
Fonds de cohésion européen :	203 millions €
Taxes pour nouvelle infrastructure :	202 millions €
Emprunts :	3 577 millions €
Remboursement TVA :	426 millions €
Autres sources :	45 millions €
Total :	6 020 millions €

La Slovénie, ayant un PIB en dessous de 90 % de la moyenne européenne, a le droit d'utiliser des fonds européens de cohésion. Pourtant, les fonds de cohésion ne représentent que 3 % des investissements qui ont été nécessaires sur le réseau autoroutier slovène depuis 1994. Seuls les projets suivants ont bénéficié des fonds européens de cohésion pour la période entre 2007 et 2013 :

- Autoroute A2 (Bič-Hrastje), section Pluska-Ponikve d'une longueur de 7,6 km. Le coût total du projet est de 123,9 millions €, dont 53,2 millions € financés par le fonds de cohésion.
- Autoroute A2 (Bič-Hrastje) section Ponikve-Hrastje d'une longueur de 7,2 km. Le coût total du projet est de 95 millions €, dont 34 millions € financés par le fonds de cohésion.
- Autoroute A5 (Beltinci-Pince) section Beltinci-Lendava d'une longueur de 17,4 km. Le coût total du projet est de 116,5 millions €, dont 41,6 millions € financés par le fonds de cohésion.
- Autoroute A4 (Slivnica-Gruškovje) section Slivnica-Draženci, d'une longueur de 19,8 km. Le coût total du projet est de 278,2 millions €, dont 88,3 millions € financés par le fonds de cohésion.

Les tronçons d'autoroutes cités ci-dessus mis à part, les autres autoroutes slovènes ont été entièrement financées par l'Etat slovène.

1.4. Données de cadrage du secteur du TRM en Slovénie

L'économie a été gravement touchée par la crise économique qui a commencé fin 2008 et qui a continué à avoir des effets négatifs sur la Slovénie en 2012 et 2013.

La demande intérieure est en baisse continue depuis 2008 et les conséquences se font sentir pour les transporteurs routiers. Le TRM international qui avait repris des couleurs en 2010 après une chute importante en 2009 semble être de nouveau touché par la stagnation du marché européen.

1.4.1. Activité du pavillon slovène

Les tableaux suivants sont issus des publications Eurostat et reprennent les dernières données disponibles, soit 2012 ou 2011 pour la plupart. Au moment de la publication de cette étude, les données 2013 n'étaient que provisoires.

Structure du TRM sous pavillon slovène en 2012

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés**
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	62 759	15 888	100%	253	1 063
dont transport national	40 857	1 849	11,6%	45	200
dont transport international*	21 902	14 039	88,4%	641	864
dont transport international marchandises chargées en Slovénie	7 733	4 392	27,6%	568	288
dont transport international marchandises déchargées en Slovénie	6 734	3 733	23,5%	554	230
dont transport international entre pays tiers	5 983	5 439	34,2%	909	314
dont cabotage	1 452	475	3,0%	327	31

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

** chargé

Comme expliqué ci-dessus, la Slovénie est un pays de transit et son pavillon s'adapte bien à la situation géopolitique du pays. En effet, le transport international représente près de 90 % de l'activité du pavillon slovène. Ce résultat se rapproche de celui d'un autre cas exceptionnel, le Luxembourg. Il faut aussi noter que le transport entre pays tiers occupe une place très importante (34 %) dans l'activité du pavillon.

Evolution du TRM sous pavillon slovène

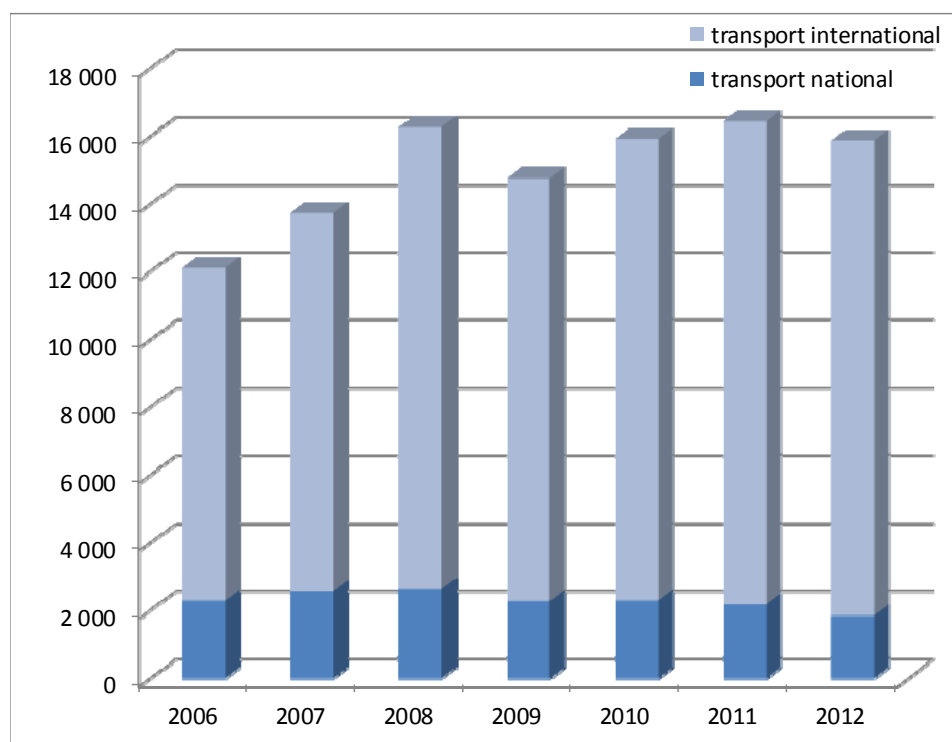
millions de t.km

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL	12 112	13 734	16 261	14 762	15 931	16 439	15 888
transport national	2 279	2 573	2 636	2 276	2 288	2 177	1 849
transport international	9 834	11 161	13 625	12 486	13 643	14 262	14 039
dont transport international marchandises chargées en Slovénie	3 710	4 003	4 498	3 749	4 292	4 255	4 392
dont transport international marchandises déchargées en Slovénie	3 479	3 605	4 114	3 652	3 762	3 659	3 733
dont transport international entre pays tiers	2 380	3 303	4 624	4 725	5 182	5 845	5 439
dont cabotage	264	250	389	360	407	503	475

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

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



Taux de croissance annuel moyen du transport international : 6,11 %

Taux de croissance annuel moyen du transport national : -3,42 %

Source : SI-STAT

TRM sous pavillon slovène, par type de transport, par type de société¹ et selon le statut, 2012

	Transport national	Transport international*	TOTAL	
	milliers de tonnes			%
TOTAL	40 857	21 902	62 759	100%
dont transport pour compte d'autrui	21 975	20 322	42 297	67%
dont sociétés	12 344	13 328	25 672	41%
dont entreprises individuelles	9 631	6 994	16 625	26%
dont transport pour compte propre	18 882	1 580	20 462	33%
dont sociétés	16 538	1 256	17 794	28%
dont entreprises individuelles	2 344	324	2 668	4%
	millions de tonnes.kilomètres			%
TOTAL	1 849	14 039	15 888	100%
dont transport pour compte d'autrui	1 239	13 310	14 549	92%
dont sociétés	717	9 123	9 840	62%
dont entreprises individuelles	522	4 187	4 709	30%
dont transport pour compte propre	610	730	1 339	8%
dont sociétés	556	469	1 025	6%
dont entreprises individuelles	54	261	315	2%
	millions de véhicules.kilomètres			%
TOTAL	315	999	1 313	100%
dont transport pour compte d'autrui	184	941	1 124	86%
dont sociétés	94	642	737	56%
dont entreprises individuelles	89	298	387	29%
dont transport pour compte propre	131	58	189	14%
dont sociétés	120	41	161	12%
dont entreprises individuelles	12	17	28	2%

Source : SI-STAT

* sur le territoire national et à l'étranger

On remarque qu'en Slovénie, les entreprises individuelles ont une part importante dans l'activité du pavillon. En effet, comme dans beaucoup de pays de l'Est de l'Europe, les entreprises « sous-traitent » une partie de leur activité à des conducteurs indépendants au lieu de procéder à des embauches. Dans le cas de la Slovénie, c'est notamment la productivité élevée des indépendants qui justifierait ce choix.

TRM sous pavillon slovène par charge utile (CU) et par type de transport, 2012

	Marchandises transportées		Tonnes.kilomètres réalisées		Kilomètres réalisés
	milliers de tonnes	%	millions t.km	%	millions de véhicules.km
TOTAL	62 759	100,0%	15 888	100,0%	1 313
Porteurs de CU de 2 000 à 4 999 kg	1 118	1,8%	120	0,8%	70
dont transport national	1 012	1,6%	60,7	0,4%	46,7
dont transport international	106	0,2%	59,4	0,4%	23,4
Porteurs de CU de 5 000 à 9 999 kg	6 980	11,1%	882	5,6%	175
dont transport national	6 138	9,8%	316,6	2,0%	92,5
dont transport international	842	1,3%	565,4	3,6%	82,8
Porteurs de CU de 10 000 kg et +	27 199	43,3%	2 097	13,2%	229
dont transport national	24 783	39,5%	709	4,5%	104,4
dont transport international	2 416	3,8%	1 388	8,7%	124,9
Remorques et semi-remorques	27 462	43,8%	12 789	80,5%	839
dont transport national	8 924	14,2%	762	4,8%	71,1
dont transport international	18 538	29,5%	12 027	75,7%	767,4

Source : SI-STAT

Cabotage

millions de t.km

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cabotage du pavillon slovène	264	250	389	360	407	503	475
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon slovène	10,3%						
Cabotage en Slovénie	0	2	6	4	2	12	9
Taux de pénétration du cabotage	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%	0,5%	0,5%

Source : Eurostat

Le cabotage représente une activité de niche (3 % du total pour le pavillon slovène). Etant donné le degré d'intégration au marché européen du pavillon slovène, cette activité pourrait se développer dans les années à venir. En revanche, l'entrée récente de son voisin de l'Est, la Croatie, dans l'Union européenne pourrait augmenter le cabotage de ce pavillon en Slovénie. Les chiffres de 2014 nous donneront quelques éléments de réponse.

1.4.2. Statistiques sur les entreprises de TRM en Slovénie

La Slovénie est un couloir de transport vers l'Est de l'Europe, notamment vers les marchés turc et grec. En même temps, elle est située sur la route yougoslave de « fraternité et d'unité » qui relie Gevgelija à la frontière gréco-macédonienne à Ljubljana, en passant par Skopje, Nis, Belgrade et Zagreb. Cette route était l'axe principal des Balkans qui les reliait aux pays de l'Ouest de l'Europe, tels que la France, l'Italie, l'Autriche ou encore l'Allemagne. Depuis 1991, cette ancienne artère régionale a été laissée de côté en raison de la guerre en Bosnie et la dissolution de la Yougoslavie. Elle a été remplacée par d'autres routes contournant la région par le Nord, via la Hongrie.

De nos jours, avec l'entrée de la Slovénie et plus récemment de la Croatie dans l'Union européenne, cette route, devenue une autoroute, redevient un axe important. L'expansion de l'espace Schengen vers la Croatie et la Bulgarie et une éventuelle future adhésion de la Serbie dans l'Union relierait la Grèce et la Turquie vers l'Ouest de l'Europe, créant un grand axe avec des marchés de taille considérable.

Par ordre décroissant d'importance du trafic, on rencontre souvent en Slovénie des véhicules en transit en provenance de Hongrie, d'Ukraine, de Russie, ou encore de Pologne, de Slovaquie et de la République tchèque. Sur ce croisement routier important, le pavillon slovène s'est développé considérablement le long des deux axes principaux (couloirs européens 5 et 10) et réalise aujourd'hui près de 16 000 millions de tonnes.kilomètres annuellement. Il réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires sur des liaisons avec l'Allemagne, l'Italie et l'Autriche.

En ce qui concerne la taille des entreprises, le poids des entreprises individuelles et/ou des conducteurs-artisans est relativement important avec près de 59 % du total. En termes d'effectifs, ces entreprises représentent 20 % des personnes occupées dans le secteur.

Nombre d'entreprises du TRM par classe d'effectif, 2012

Total	7 225	100,0%
dont classe d'effectif de 0 à 1 employés	4 251	58,8%
dont classe d'effectif de 2 à 9 employés	2 393	33,1%
dont classe d'effectif de 10 à 49 employés	393	5,4%
dont classe d'effectif de 50 à 249 employés	47	0,7%

Source : SI-STAT

Effectifs des entreprises du TRM par classe d'effectif

	2008	2009	2010	2011	2012
Effectif total (personnes occupées)	21 635	22 724	20 904	20 475	20 255
dont					
classe d'effectif de 1 personne	20%	20%	21%	20%	20%
classe d'effectif de 2 à 9 personnes	45%	41%	42%	42%	42%
classe d'effectif de 10 à 49 personnes	34%	32%	34%	38%	40%
classe d'effectif de 50 à 249 personnes	19%	19%	20%	22%	21%

Source : SI-STAT

Face aux problèmes causés par la crise et un marché en stagnation tandis que les autres pavillons de l'Est de l'Europe ont retrouvé la croissance, 250 transporteurs slovènes se sont réunis à Ljubljana le 20 avril 2012 pour formaliser leurs demandes auprès du gouvernement, telles que :

- une baisse des charges,
- le raccourcissement des délais de paiement,
- la résolution des cas d'impayés,
- la fluidification du marché du travail en facilitant les licenciements.

En plus de ce qui été dit, les transporteurs slovènes citent comme problèmes majeurs :

- l'accès gratuit au Port de Koper,
- le manque de subventions pour l'achat de véhicules écologiques,
- l'impossibilité de circuler sur les routes nationales (il existe une loi obligeant les transporteurs à utiliser les autoroutes),
- les amendes excessives.

Part des salariés en CDI dans le secteur des transports

2007	2008	2009	2010	2011	2012
76,7 %	74,5 %	78,1 %	80,7 %	81,7 %	83,1 %

1.4.3. Influences de la crise économique sur les grandes sociétés¹⁰

Les grandes entreprises de transport ont subi d'importantes difficultés depuis le début de la crise économique qui continue toujours d'affecter le secteur. Deux très grandes entreprises à l'échelle de la Slovénie, ayant chacune plus de 100 véhicules, ont récemment dû arrêter leur activité.

En effet, fin 2011, Intereuropa d.d. (société anonyme) a demandé une liquidation judiciaire de sa filiale Intereuropa Transport d.o.o, la société-mère gardant uniquement les activités de logistique. Le service de transport de marchandise est désormais fourni par d'autres sociétés sous-traitantes, souvent étrangères.

En 2012, le groupe VIATOR & VEKTOR d.d. a annoncé sa faillite. Leurs véhicules ont été vendus à d'autres transporteurs.

¹⁰ Source : www.24ur.com

2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Slovénie

2.1. Organisation du secteur

2.1.1. Organisations professionnelles¹¹

La Chambre de commerce et d'industrie de Slovénie (Gospodarska zbornica Slovenije - GZS) a un département qui s'occupe essentiellement du secteur des transports. Il s'appelle « **Association de transports (Združenje za promet)** » et son champ d'action couvre les activités ci-dessous :

- Transport routier de marchandises,
- Transport de passagers,
- Activités d'expédition et d'entreposage,
- Gestion de l'Association des agences de transport maritime de Slovénie,
- Comité national de la palette (Nacionalni paletni komite - NPK).

Elle s'occupe également de l'immatriculation des véhicules à moteur et de remorques (Sekcija strokovnih in registracijskih organizacij motornih in priklopnih vozil).

L'Association des transports est une organisation publique sans activité commerciale, l'affiliation n'est pas obligatoire mais ses membres ont des avantages considérables :

- Accès à l'information et aide aux entreprises,
- Participation active à la promotion de l'activité et au développement du secteur du TRM grâce à de nombreux projets,
- Participation à l'élaboration de notes de synthèse et de recommandations sur le sujet de la réglementation en matière de transports en Slovénie et au niveau de l'Union européenne,
- Participation aux réunions entre le Ministère et l'Association pour la rédaction des projets de loi,
- Adhésion à diverses associations internationales afin d'accéder à de plus grands marchés et à plus d'information,
- Représentation des membres dans des instances internationales,
- Participation aux projets publics de financement pour le développement du secteur de transports,
- Participation aux négociations socio-économiques dans le secteur des transports,
- Possibilité de bénéficier des cours, des stages, des séminaires et des conférences organisés par l'Association,
- Possibilité de faire partie des visites d'Etat en accompagnant les élus lors de leurs visites à l'étranger,
- Participation à l'élaboration des cours professionnels,

¹¹ Source : www.gzs.si; www.ozs.si; www.intertransport.si; www.zveza-zsam.si; www.avp-rs.si;

- Assistance à la préparation des réponses aux appels d'offre sur les marchés domestique et international.

L'objectif principal de l'Association est de fournir de l'information (conseil pour les membres actuels et futurs), de la formation professionnelle et de présenter les intérêts du métier auprès d'autres organismes. Le Ministère de l'infrastructure et des transports prépare généralement la nouvelle réglementation et propose des projets de loi en coopération avec l'Association des transports.

L'Association représente aujourd'hui plus de 5 000 transporteurs, soit plus de 70 % du secteur. Il y a très peu d'entreprises individuelles parmi les membres. Ces dernières sont représentées par la Chambre des métiers (OZS).

Conditions d'adhésion à l'Association des transports

Classe	Frais mensuels d'adhésion	Frais annuels d'adhésion	Critères		
			Nombre d'employés	CA annuel en €	Bénéfice annuel en €
0	6,60 €	80 €	up to 10	Jusqu'à 2 000 000	Jusqu'à 1.000.000
1	12 €	144 €	<10	<2 000 000	<2 000 000
2	30 €	360 €	<30	<3 000 000	<3 000 000
3	42 €	504 €	<50	<5 000 000	<4 000 000
4	100 €	1 200 €	<80	<8 000 000	<5 000 000
5	200 €	2 400 €	<100	<10 000 000	<9 000 000
6	350 €	4 200 €	<250	<25 000 000	<12 000 000
7	450 €	5 400 €	<500	<50 000 000	<20 000 000
8	850 €	10 200 €	<1 000	<180 000 000	<80 000 000

Au niveau international, l'Association des transports coopère avec d'autres associations, dans le cadre de ses relations internationales auprès de l'IRU, de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et du Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT).

La Section des Transports de la Chambre des métiers et des petites entreprises de Slovénie (Obrtna Zbornica Slovenije - OZS) : Elle regroupe les entreprises de petite et moyenne taille et compte aujourd'hui plus de 5 500 membres, dont 70 % de transporteurs routiers individuels.

Les frais d'adhésion dépendent de la taille de l'entreprise :

- Les conducteurs sans véhicule paient des frais d'adhésion mensuels de 10 €.
- Les entreprises unipersonnelles sans employé paient 20 €/mois.
- Les microentreprises ayant un ou deux salariés paient 30 €/mois.
- Les petites entreprises de 3 jusqu'à 10 salariés paient 40 €/mois.
- Les frais mensuels montent à un maximum de 50 €/mois pour les entreprises ayant plus de 10 employés.

La Chambre des métiers et des petites entreprises de Slovénie regroupe ses membres selon leurs activités. Il existe 30 sections chez OZS, dont le secteur des transports. Les principaux objectifs du secteur des transports sont les suivants :

- Suivre et améliorer les conditions de travail des membres et des salariés (non-conducteurs) du secteur. Conseils en qualité, standardisation et d'utilisation de nouvelles technologies,
- S'assurer que les intérêts des membres sont représentés auprès d'autres institutions,
- Assurer le suivi de la formation professionnelle régulière et complémentaire des membres,
- Encourager le rationnement de la consommation des énergies et promouvoir la préservation de l'environnement.

Suite à des accords avec les autorités publiques, l'OZS a compétence dans les domaines suivants :

- Emission et retrait des licences communautaires pour l'exercice de transport routier en Europe,
- Délivrance de certificats de conducteur aux conducteurs extra-communautaires,
- Délivrance des autorisations de taxis,
- Emission des autorisations de transport international aux transporteurs domestiques, y compris les permis CEMT,
- Préparations de documents justificatifs pour les demandes de visa russe,
- Vérifications et certifications des qualifications professionnelles afin d'obtenir le certificat NVQ (National vocational Qualification).

L'OZS est aussi active au niveau international, ayant des partenaires en Allemagne, Autriche, Italie et Croatie. Comme l'Association des transports, OZS est aussi invitée par le Ministère au processus d'élaboration de nouvelles réglementations en matière des transports.

GIZ Intertransport est un groupement des transporteurs slovènes opérant dans les pays de l'Est hors UE. Le but principal du groupement est l'assistance aux transporteurs pour les formulaires ATP, CMR ou les carnets TIR. En plus de cela, le GIZ organise des conférences et des congrès. Il est membre de l'IRU et de Transfrigoroute International.

La Fédération des associations des conducteurs et de mécaniciens de Slovénie (ZŠAM) est membre d'UICR. La fédération a comme mission l'amélioration du rôle des conducteurs et des mécaniciens dans tous les domaines du TRM. Elle assure le lien entre les conducteurs et les

employeurs. Elle organise également des formations de sécurité routière pour ses 7 500 membres.

L'Agence slovène de sécurité routière est présente dans la formation des conducteurs (écoles de conduite, programmes de réhabilitation) ainsi que dans les domaines techniques de l'automobile (homologation, contrôles techniques annuels,...). Elle organise des formations préventives dans son centre de formation et réalise des campagnes publicitaires pour la sécurité routière.

2.1.2. Entreprises de TRM en Slovénie¹²

Les entreprises slovènes de TRM, comme dans beaucoup d'autre pays, se présentent essentiellement sous trois formes juridiques :

- Entreprise individuelle (appelée s.p),
- Société à responsabilité limitée (appelée d.o.o),
- Société anonyme (appelée d.d).

L'institut de statistiques slovène publie des données sur les formes juridiques pour le secteur des transports, sans donner de détails sur le seul secteur du transport routier de marchandises.

Nombre de sociétés selon la forme juridique

Année	Total	Entreprises individuelles	S.A.R.L. (D.O.O.) et S.A. (D.D.)	Autres formes juridiques
2007	8 881	6 948	1 783	150
2008	9 193	7 065	1 983	145
2009	9 250	6 944	2 177	129
2010	9 146	6 705	2 321	120

Source : www.stat.si;

2.1.3. Artisan conducteur ou entreprise individuelle¹³

Dans le cas où un conducteur souhaite continuer son activité de conduite dans le TRM mais sans être salarié, il peut acquérir le statut d'artisan conducteur. Ce statut lui permet de réaliser des prestations de conduite sous contrat. Il n'est pas obligé d'avoir un véhicule pour commercialiser sa seule prestation de conduite. En général, le véhicule est fourni par le donneur d'ordre.

Le conducteur, en tant que « artisan conducteur », tient sa propre comptabilité et il est responsable de sa microentreprise au niveau juridique. Il paie en son nom les impôts et taxes ainsi que les charges sociales. Il doit répondre à des conditions d'accès à la profession et au marché communautaire. Ces contraintes administratives ont pourtant été allégées (voir la partie 2.2.1).

¹² Source : www.stat.si;

¹³ Source : www.ozs.si;

Ce type de conducteur qui est apparu en Slovénie dans les années 1990 représentait des avantages considérables, tels qu'un taux d'imposition attractif et une certaine autonomie dans le métier. Avec la disparition des avantages économiques, les conducteurs sont passés du statut d'artisan au statut de salarié au début des années 2000. D'après les experts, ce statut redeviendrait intéressant pour les conducteurs qui ont perdu leur travail en raison de la crise économique actuelle. L'étendu du phénomène n'est pourtant pas connu.

Bien que le statut juridique soit strictement identique, on parle, en Slovénie, d'entreprise individuelle lorsque celle-ci possède au moins un camion. C'est souvent une activité de sous-traitant organisée en famille où le père de famille conduit, tandis que l'épouse s'occupe de la comptabilité et des relations avec les chargeurs.

2.1.4. Aides à la création d'entreprises

Les aides à la création d'entreprises concernent tous les secteurs d'activité. Il n'y a pas d'aide spécifique pour le secteur du TRM. C'est le Service d'emploi de Slovénie (Zavod za zaposlovanje RS)¹⁴ qui s'occupe de l'attribution des aides.

L'aide pour la création d'une entreprise individuelle peut atteindre 4 500 euros. Cette aide peut être accordée aux individus ayant accepté de suivre une formation en création d'entreprise. Elle est versée sous forme de subvention dans la phase de préparation, ce qui facilite la conclusion de cette phase importante dans la vie d'une entreprise. Afin de pouvoir recevoir cette aide, l'individu doit présenter son projet de création au Service d'emploi à la suite d'un atelier de travail obligatoire de 3 jours. En acceptant l'aide, l'individu doit obligatoirement acquérir le statut d'artisan/commerçant dans les 60 jours qui suivent l'atelier.

Depuis fin 2013, il existe une autre option : si l'individu accepte de suivre une formation de 5 jours au lieu de 3 et que son projet est suffisamment complexe et bien élaboré, l'aide peut atteindre 5 000 euros. Dans ce cas, l'individu n'a que 40 jours pour avoir le statut d'artisan/commerçant et commencer son activité.

Deuxièmement, depuis le 1^{er} juillet 2013, le gouvernement a mis en place une baisse de charges pour les nouvelles entreprises :

- 50 % de baisse des charges sociales pendant les 12 premiers mois,
- 30 % de baisse des charges sociales pendant les 12 mois suivants.

Afin de permettre le renouvellement du parc de véhicules utilitaires et l'acquisition de véhicules peu polluants, la Chambre de commerce et d'industrie de Slovénie a intensifié ses demandes en 2013 auprès des Ministères concernés, mais il n'existe actuellement aucune aide à l'achat de véhicules.

¹⁴ Source : www.ess.gov.si; www.racunovodja.com; www.slovenija-co2.si;

2.2. Aspects administratifs

2.2.1. Conditions d'accès à la profession¹⁵

Pour pouvoir organiser des prestations de transport routier de marchandises, une entreprise doit répondre à certains critères, appelés aussi les « conditions d'accès à la profession ». La loi nationale slovène définit les critères en parfait accord avec les textes européens. Au niveau national, c'est la Loi sur le transport routier (Zakon o prevozih v cestnem prometju ou ZPCP) qui les précise.

Sur la base du règlement CE 1071/2009, les conditions suivantes doivent être remplies par les entreprises de TRM qui souhaitent s'installer en Slovénie :

- Avoir un siège en Slovénie, de façon stable et effective,
- Etre honorable,
- Avoir la capacité financière appropriée,
- Avoir la capacité professionnelle requise.

A ces conditions s'ajoute celle d'avoir au moins un véhicule immatriculé en Slovénie ou avoir le droit d'utiliser un tel véhicule en location ou en crédit-bail avec option d'achat. C'est effectivement cette 5^{ème} condition qui permet aux artisans-conducteurs sans véhicule de pouvoir démarrer leur activité de TRM sans être propriétaire de véhicule. La seule location du véhicule appartenant au donneur d'ordre ouvre donc la voie au marché du TRM slovène.

Si l'entreprise remplit les 5 conditions citées ci-dessus, elle doit aussi demander une licence de transport émise par les autorités compétentes (OZS pour les entreprises individuelles et GZS pour les autres entreprises). Selon la réglementation européenne, une licence de transport international (communautaire) peut être délivrée pour une période de 10 ans. En revanche, au niveau national, l'article 28 du ZPCP stipule que la durée de la licence ne peut excéder 5 ans. Les copies (une par véhicule) de la licence ont la même période de validité que la licence d'origine.

Pour faire une demande de licence communautaire, l'entreprise de transport doit fournir les documents suivants :

- Certificat de capacité professionnel,
- Preuve de capacité financière, soit 9 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € par véhicule additionnel. Ceci peut être démontré par les documents suivants :
 - o Preuve de propriété immobilière,
 - o Bilan officiel avec un niveau de réserve suffisant,
 - o Liste d'actifs corporels (immobilisations du bilan),
 - o Garantie bancaire sur un compte bloqué pour 5 ans,
 - o Autre lettre de garantie d'une institution financière ou d'une organisation professionnelle.

¹⁵ Source : www.mojedelo.com; www.inter-es.si; <http://e-uprava.gov.si>; www.gzs.si; www.ozs.si;

- Certificats d'honorabilité (casier juridique vierge).

En plus de ces conditions, il faut savoir qu'une S.A.R.L. slovène (d.o.o) doit avoir au moins 7 500 € de capital social.

Coût des opérations administratives

Les dépenses engagées pour remplir les conditions d'accès à la profession :

- Formation de conducteurs (formation de base) :
 - o Examen pratique : 104 €,
 - o Examen théorique : 165 €,
- Licences internationales :
 - o Frais de dossier pour la licence communautaire : 3,75 € HT,
 - o CEMT : 250,37 € HT.

Le prix d'une école de conduite pour l'obtention du permis PL de catégories C, CE, C1, C1E, DE, D1, D ou D1E est de près de 2 300 €¹⁶.

Les entreprises de TRM ne sont pas tenues d'avoir une licence communautaire pour les opérations suivantes :

- Transport de marchandises pour compte propre,
- Transport de véhicules endommagés.

2.2.2. Formation professionnelle des conducteurs¹⁷

Une des conditions pour pouvoir effectuer des prestations de transport routier de marchandises est l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle par un conducteur. La formation qui y donne accès peut être organisée par 22 institutions comprenant la Chambre de commerce et d'industrie (GZS) et la Chambre des métiers (OZS).

Les formalités de la formation sont déterminées par le règlement européen 1073/2009/CE. Les conducteurs ayant suivi la formation doivent avoir le CODE 95 inscrit sur leur permis. La formation de 35 heures doit être renouvelée tous les 5 ans et celle de 7 heures tous les ans. Le conducteur doit avoir suivi les cours avant l'expiration de son certificat.

Les nouveaux conducteurs doivent aussi suivre des formations complémentaires :

- La formation de conduite sécurisée et ateliers de sécurité routière,
- Les cours de relations psycho-sociales entre conducteurs.

¹⁶ Source: vozniski-izpit.com

¹⁷ Source : <http://new.cpu.si>

2.3. Réglementation sociale¹⁸

La Slovénie a mis en place sans transposition dans la législation nationale les Règlements européens sur le temps de conduite des conducteurs (561/2006/CE) ainsi que sur le chronotachygraphe (3821/85/CE). En revanche, des lois ont été adoptées pour transposer les directives européennes sur le temps de travail des chauffeurs (2002/15/CE) et sur le chronotachygraphe numérique.

2.3.1. Temps de travail des conducteurs

La loi sur le temps de travail des conducteurs (appelée ZDCOPMD) de 2002 transpose assez fidèlement la directive européenne 2002/15/CE. La loi définit ainsi :

- Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive désigne :

- o le temps de conduite,
- o le temps de chargement et déchargement,
- o le temps de nettoyage et entretien technique,
- o 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'était pas connue du conducteur.

La limite du temps de travail est fixée à 8 heures par jour dans le code du travail slovène. En accord avec le règlement européen, le temps de travail autorisé pour les conducteurs est élargi. 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 40 heures 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. Les heures supplémentaires sont limitées à 8 heures par semaine, 20 heures par mois et 180 heures par année calendaire. Par conséquent, la réglementation nationale limite le temps de travail annuel à 2 020 heures. Par contre, les heures supplémentaires ne se trouvent sur aucune des fiches de paie récoltées lors des entretiens et les conducteurs conduisent souvent plus.

La durée de travail hebdomadaire peut également être allongée à 56 heures (9+9+9+9+10+10 heures sur 6 jours, suivis d'un jour de repos) à condition que la moyenne ne dépasse pas 48 heures sur une période de 4 mois.

¹⁸ Source : <http://zakonodaja.gov.si>; <http://mladipodjetnik.si>; www.id.gov.si; <http://bazaznanja.racunovodja.com>;

En revanche, la loi nationale, limitant la durée maximale hebdomadaire de travail à 56 heures, prévoit depuis peu une dérogation à cette règle. Si le contrat d'entreprise le prévoit, la durée de travail hebdomadaire peut être allongée à 60 heures, en ligne avec les textes européens, uniquement pendant des périodes prédéfinies et si le conducteur accepte de travailler.

- Temps de disponibilité et temps de garde

Un **temps de garde** est prévu par la loi et désigne les temps durant lesquels le conducteur se rend disponible pour travailler à la demande de l'employeur en dehors de son temps de travail habituel.

Le **temps de disponibilité** est également prévu par la loi et il est considéré comme du temps de travail. Il recoupe tous les temps d'attentes de chargement ou déchargement ou encore 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. Le temps de disponibilité effectué hors du temps de travail normal est considéré comme du temps de garde.

Dans les cas où le conducteur travaille en vertu d'un contrat de travail par mission, le temps de disponibilité est considéré comme du temps de travail dans la limite de 8h journalière et ensuite comme du temps de garde.

- Pauses et repos

L'employeur doit prévoir des pauses de 45 minutes par tranche de conduite de 4,5 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 hebdomadaire ininterrompu de 35 heures.

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

- Autres dispositions

Selon l'article 149 de la « loi sur les relations d'emploi » (Zakon o delovnih razmerjih – ZDR), tout travail effectué entre 23h00 et 6h00 est considéré comme du travail nocturne. Dans le cas où le conducteur conduit pendant 8 heures d'affilé pendant la nuit entre 22h00 et 7h00 le travail du jour suivant est aussi considéré comme du travail nocturne.

L'article 150 de la même loi définit un travailleur de nuit comme suit :

- Travailleur qui travaille régulièrement au moins 3 heures dans la période nocturne,
- Travailleur qui réalise un tiers de son temps de travail annuel dans la période nocturne.
- 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.

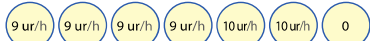
ČAS VOŽNJE DRIVING TIME

1 DAN / 1 DAY

NAJVEČ 9 ur
MAX 9 h

1 TEDEN / 1 WEEK

NAJVEČ 56 ur
MAX 56 h

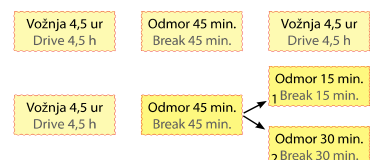


2 TEDNA / 2 WEEKS

NAJVEČ 90 ur
MAX 90 h



ODMOR / BREAK



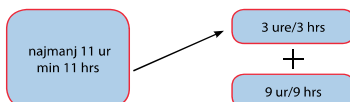
VOZNIKI TOVORNIH VOZIL, POZOR!

TRUCK DRIVERS, BE AWARE

ZASPANOST MED VOŽNJO JE TEŽAVA, S KATERO SE SOOČA 50 % VOZNIKOV TOVORNIH VOZIL NA DOLGIH PROGAH.
THAT DRIVER SLEEPINESS IS A PROBLEM WITH 50 % OF TRUCK DRIVERS ON LONG ROUTES

Zakonodaja na območju EU določa obveznosti voznikov tovornih vozil:
EU regulations for truck drivers:
Uradni list EU, uredbi št. 561/2006 in 3821/85
EU Official Journal, Regulations no. 561/2006 and 3821/85

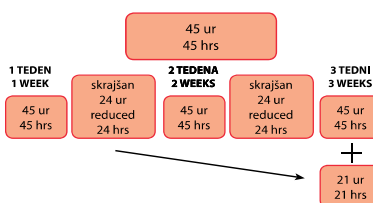
Dnevni počitek / Daily rest period



1 TEDEN / 1 WEEK



Tedenski počitek / Weekly rest period



PREDPISANE GLOBE / PENALTIES

1. VOZNIKI/DRIVERS: od/min 40 € do/max € 600
2. PODJETJE/COMPANY: od/min € 800 do/max € 2,000
3. ODGOVORNA OSEBA/RESPONSIBLE PERSON: € 300

OBVEZNOSTI VOZNIKOV: DRIVERS' OBLIGATIONS:

- tahografski vložki za tekoči dan in predhodnih 28 dni in voznikova kartica (tachograph charts for the current day and the previous 28 days, and driver card)
- potrdilo o dejavnostih za čas odsotnosti z dela (record of any periods of activity other than work)
- uporaba preklonpnih mehanizmov (use of switch)



- Chronotachygraphe numérique

Le chronotachygraphe numérique remplace les anciennes versions analogiques et mécaniques sur la base du règlement européen 2135/98/CE.

En plus de l'appareil numérique embarqué dans les véhicules, les cartes deviennent également numériques. En effet, chaque catégorie d'intervenant possède sa carte spécifique pour pouvoir réaliser des opérations plus ou moins limitées sur le tachygraphe. Il existe 4 types de carte pour :

- les conducteurs,
- les autorités de contrôle,
- les responsables dans l'entreprise,
- les techniciens de l'atelier.

Contrats et conditions de travail

- Contrats de travail

Il existe un seul type de contrat de travail en Slovénie. La durée et les conditions du travail sont adaptées selon l'accord des deux partis.

L'employeur qui souhaite embaucher doit faire parvenir une copie du futur contrat 3 jours avant sa signature. Le contenu d'un contrat de travail est défini par la loi mais les deux partis peuvent y ajouter des articles qui leur semblent essentiels. Les conditions de travail ajoutées dans le contrat de travail ne peuvent qu'accorder de nouveaux droits au salarié. Le contraire n'est pas envisageable, sinon le contrat devient caduc. En cas d'ajouts au contrat type,

l'employeur doit spécifier les articles de loi sur lesquels il se base. Le contrat de travail doit contenir :

- L'indication d'une éventuelle convention collective ayant des conséquences directes sur les conditions de travail du salarié,
- Les détails sur le lieu de résidence de l'employé et l'adresse du siège de la société,
- La date du début du travail,
- Le titre exact du poste ou, dans le cas échéant, la description détaillée du poste,
- L'indication du lieu de travail, si ce n'est pas spécifié le salarié est censé travailler à l'adresse où la société est établie,
- La durée du contrat dans le cas où le contrat de travail est à durée déterminée. Si c'est le cas, il faut également préciser le nombre de jours de congés payés auxquels le salarié aura droit ainsi que le montant de la prime de vacances associée,
- La durée de travail hebdomadaire et les horaires de travail,
- Le planning prévisionnel de travail,
- Le montant brut de la rémunération de base, et le détail des autres avantages prévus, la date et la méthode de paiement,
- La durée des congés payés, si différente de ce qui est prévu dans la loi,
- Le délai de préavis et autres droits et obligations en cas de départ du salarié.

En cas de changement du titre, des tâches, du lieu de travail, de la durée de travail ou des obligations du salarié, l'employeur doit annuler l'ancien contrat de travail et en proposer simultanément un nouveau au salarié.

Le contrat de travail peut prévoir une durée déterminée de maximum 2 ans (en une fois ou cumulé), sauf en cas de remplacement d'une salariée en congé maternité où la durée déterminée peut être portée à 3 ans maximum. Un contrat de travail peut prévoir que le salarié travaille dans d'autres sociétés avec son accord (intérim).

- Congés payés

Tout employé sous contrat à durée indéterminée et à temps complet bénéficie de 20 jours de congés payés par an (Loi sur les congés payés - Zakon o delovnih razmerjih – ZDR). Ceci reste un droit de l'employé et non pas une obligation de sorte qu'il peut préférer travailler au lieu de prendre ses congés payés et recevoir des indemnités pour les jours de congés payés non pris.

Les employeurs slovènes doivent aussi accorder une prime de vacances aux employés dont le montant ne peut être inférieur au salaire minimum, soit 783,66 €. Ceci constitue, dans la plupart des cas, un 13^{ème} mois. Le paiement de cette prime doit intervenir avant le 1er juillet de l'année sauf demande expresse de l'employeur en difficulté financière. Dans ce cas, le paiement peut être reporté au 1^{er} novembre.

La prime de vacances est considérée comme un revenu et elle est soumise à l'impôt mais pas aux charges sociales salariales. Si le montant de la prime excède 70 % du salaire brut moyen en Slovénie du mois de référence (soit 2 mois avant le paiement de la prime), l'excédent est aussi soumis aux charges sociales. Le paiement de la prime de vacances peut être fractionné ou mensualisé selon le contrat d'entreprise en vigueur.

Convention collective¹⁹

Il n'y a pas de convention collective en vigueur dans le secteur des transports en Slovénie. Les conditions de travail ainsi que les salaires sont souvent définis dans les contrats d'entreprise que les salariés acceptent en signant leur contrat de travail.

La loi slovène (Zakon o kolektivnih pogodbah - ZKoIP) prévoit pourtant l'instauration de conventions collectives dans les secteurs économiques. Le site internet www.uradni-list.si recense les conventions collectives en vigueur dans tous les secteurs. Etant donné l'état du secteur des transports et l'existence de la concurrence internationale de plus en plus forte, les entreprises de transport et leurs représentants refusent catégoriquement toute intervention (sous forme de loi ou de convention collective) dans les affaires internes économiques de l'entreprise.

2.4. Fiscalité générale et spécifique au TRM

2.4.1. Fiscalité générale

Fiscalité des salariés

Les salariés ainsi que les entreprises individuelles sont soumis à une fiscalité progressive sur leur revenu d'activité (l'article 37 de la loi sur la fiscalité des revenus appelée Zakon o dohodnini ou ZDoh). La même loi définit le revenu soumis aux charges sociales et à l'impôt sur le revenu comme étant :

- Le salaire mensuel et le salaire complémentaire sur le mérite, les primes de congés payés, tout autre paiement pour le travail effectif ainsi que les avances,
- La prime de départ, la prime d'ancienneté, les indemnités de départ et les aides solidaires,
- Les indemnités de déplacement professionnel dépassant les seuils prédéfinis,
- Les avantages sociaux accordés par l'employeur à l'employé et à sa famille,
- Toute indemnité payée à l'employé en raison de changement de ses conditions de travail ou de modification dans son contrat de travail,
- Les indemnités accordées par l'employeur ou par un tiers pour compenser les pertes causées par l'arrêt de travail tel que défini par la sécurité sociale,
- Les participations aux résultats de l'entreprise, les stock-options.

Le remboursement des frais de déplacement sur la base d'un forfait prédéfini par l'article 44 de la loi sur la fiscalité des revenus ou sur la base des justificatifs réels n'est soumis ni à l'impôt sur le revenu ni aux charges sociales. La prise en charge de l'hébergement et des repas par l'employeur n'est pas une indemnité journalière de déplacement mais un simple remboursement des frais engagés par le salarié.

¹⁹ Source : www.uradni-list.si;

La loi sur les charges de sécurité sociale (Zakon o prispevkih za socialno varnost - ZPSV) définit les charges sociales payées par les salariés et les employeurs ainsi que leurs taux (articles de 8 à 14).

Taux de cotisations en Slovénie, 2013	
Cotisations sociales employeur	16,10%
Retraite et assurance d'invalidité	8,85%
Assurance maladie	6,56%
Contribution au congé parental	0,10%
Chômage	0,06%
Accident du travail	0,53%
Cotisations sociales employé	22,10%
Retraite et assurance d'invalidité	15,50%
Assurance maladie	6,36%
Contribution au congé parental	0,10%
Chômage	0,14%

Source : www.durs.gov.si

L'impôt sur le revenu des personnes physiques et des entreprises individuelles est basé sur le revenu net annuel après le paiement des charges sociales. L'impôt mensualisé est retenu à la source. Un douzième de l'impôt pré-calculé sur la base du revenu mensuel est donc déduit directement du salaire. Le calcul définitif en fin d'année donne droit à un remboursement ou une majoration de l'impôt.

Impôt sur le revenu en Slovénie, 2013		
Revenu annuel net avant impôt		Calcul de l'impôt
De	Jusqu'à	
- €	8 021,33 €	16%
8 021,34 €	18 960,28 €	1 283,41€ + 27% du revenu au-dessus de 8 021,33 €
18 960,29 €	70 907,20 €	4 236,92€ + 41 % du revenu au-dessus de 18 960,28 €
70 907,20 €		25 535,16 € + 50 % du revenu au-dessus de 70 907,20 €

Exemple de calcul d'une fiche de paie		
	Taux	Montant
Salaire brut (salaire minimum actuel)		783,66 €
Base pour le calcul des cotisations et de l'impôt		783,66 €
Retraite et assurance d'invalidité	15,50%	121,47 €
Assurance maladie	6,36%	49,84 €
Contribution au congé parental	0,10%	0,78 €
Chômage	0,14%	1,10 €
Total des cotisations "employé"	22,10%	173,19 €
Salaire net avant impôt		610,47 €
Tranche de revenu non soumise à l'impôt		275,23 €
Déductions pour les enfants dépendants (voir informations ci-dessous)	/	/
Revenu imposable		335,24 €
Impôt sur le revenu retenu à la source		53,64 €
Salaire net après impôt		556,83 €
Base pour le calcul des cotisations "employeur"		783,66 €
Retraite et assurance d'invalidité	8,85%	69,35 €
Assurance maladie	6,56%	51,41 €
Contribution au congé parental	0,06%	0,47 €
Chômage	0,53%	4,15 €
Accident du travail	0,10%	0,78 €
Total des cotisations "employeur"	16,10%	126,17 €
Coût total pour l'employeur		909,83 €

Pour l'année 2013, les salariés slovènes bénéficiaient d'une réduction de 2 436,92 € par an, soit 203,08 € par mois et par enfant sur leur revenu imposable.

Le site internet suivant permet de reconstituer une fiche de paie en entrant quelques variables simples : <http://www.racunovodja.com/izracuni/place2013/>.

Abattements dans le cas de l'emploi des personnes âgées

L'article 156 de la loi sur ZPSV autorise un abattement de 30 % sur les cotisations sociales à condition que l'employé ait au moins 60 ans. Les employeurs peuvent bénéficier d'une réduction de 50 % sur leurs cotisations sociales si l'employé remplit les conditions de départ à la retraite.

Remboursement des cotisations pour le premier emploi des jeunes et des mères

Tel que défini dans l'article 157 de la même loi, les employeurs peuvent demander un remboursement de 50 % pour la première année de travail et de 30 % pour la deuxième année de travail pour un nouvel employé de moins de 26 ans ou les mères ayant un enfant de moins de 3 ans. Ceci s'applique seulement si l'emploi est le premier emploi de la personne concernée, que le contrat de travail est à durée indéterminée et que l'employé reste dans l'entreprise au moins deux ans.

L'impôt sur les bénéfices des sociétés

Afin de dynamiser le marché et d'aider les entreprises à améliorer leur compétitivité le gouvernement slovène a décidé, courant 2012, une baisse du taux d'imposition applicable sur les bénéfices des entreprises.

Ainsi, le taux d'impôt qui était de 18 % en 2012 a été abaissé à 17 % pour 2013 et à 16 % pour l'année 2014.

Certains types d'entreprises individuelles (commerce ou manufacture) peuvent choisir un autre régime de taxation que l'impôt sur le revenu des personnes physiques. En effet, dans ce cas appelé « régime de dépenses normalisées », les entrepreneurs ont la possibilité de déduire de leur chiffre d'affaires jusqu'à 70 % de dépenses professionnelles (achat de marchandises ou de matières premières) et de payer un impôt sur les bénéfices dont le taux fixe est de 20 % sur l'assiette imposable (soit un minimum de 30 % du chiffre d'affaires).

Déductions pour le soutien de l'emploi

Dans le cadre des incitations pour l'embauche de certaines catégories de salariés, les employeurs ont une multitude de solutions pour réduire leur base d'imposition annuelle. En voici quelques-unes :

- Selon la loi sur la réhabilitation des personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'employeur peut déduire 50 % de la rémunération brute annuelle d'un employé à mobilité réduite et 70 % de la rémunération brute annuelle d'un employé handicapé à 100 % ou sourd de son assiette imposable.
- L'employeur qui accepte d'employer un étudiant apprenti, un lycéen ou collégien peut déduire jusqu'à 20 % du salaire mensuel brut moyen général en Slovaquie (calculé mensuellement par l'institut de statistiques) de son assiette d'impôts sur les bénéfices pour chaque mois de travail du salarié.
Pour exemple, fin 2013, le salaire brut moyen était de 1 523,65 €.
- L'embauche d'un chômeur de moins de 26 ans ou de plus de 55 ans n'ayant pas travaillé les 6 derniers mois et qui n'a pas été employé par le même employeur pendant les 24 derniers mois ouvre le droit à une déduction de l'assiette de l'impôt de l'employeur d'un montant égal à 45 % du salaire brut du salarié pendant 24 mois. Pour bénéficier de ce dispositif, l'embauche doit être réalisée à durée indéterminée et l'entreprise doit avoir augmenté ses effectifs dans la même période. C'est-à-dire, la nouvelle embauche ne peut pas remplacer un autre salarié.

2.4.2. Revenu non soumis aux charges/à l'impôt²⁰

Dans la limite de ce qui est prévu par la loi sur la fiscalité des revenus, les frais de déplacement ne sont soumis ni à l'impôt sur le revenu, ni aux charges sociales.

La loi prévoit les montants suivants pour les déplacements en Slovénie :

- Indemnités de déplacement d'une durée de 12 à 24 heures : 21,39 € ou 19,25 € si le petit-déjeuner est déjà inclus dans l'hébergement,
- Indemnités de déplacement d'une durée de 8 à 12 heures : 10,68 € ou 9,08 € si le petit-déjeuner est déjà inclus dans l'hébergement,
- Indemnités de déplacement d'une durée de 6 à 8 heures : 7,45 €

Dans le cas des déplacements à l'étranger :

- Si le déplacement ne dure que 6 à 8 heures, uniquement 25 % du montant de l'indemnité de déplacement journalière prévue pour le pays n'est soumis ni à l'impôt ni aux charges sociales,
- Si le déplacement dure de 8 à 14 heures, le montant correspondant à 75 % de l'indemnité journalière n'est soumis ni à l'impôt, ni aux charges,
- Si le déplacement dure entre 14 et 24 heures, l'indemnité de déplacement totale pour une journée complète n'est soumise ni à l'impôt ni aux charges.

L'article 51, paragraphe 12 du Décret sur les niveaux de remboursement des dépenses relatives au travail du 7 juillet 2012 fixe les indemnités de déplacement journalières pour chaque pays. A titre d'exemple, les indemnités de déplacement s'élèvent à 44 €/24h pour la plupart des pays à l'Ouest de l'Europe et 32 €/24h pour les pays à l'Est. La liste complète se trouve dans l'annexe de ce document.

Autres sources de revenu non-soumises à l'impôt ni aux charges :

- En cas de séparation de l'employé de sa famille pour des raisons professionnelles pour de longues périodes, l'assiette de l'impôt sur le revenu du salarié est diminuée de 334 € par mois. Cela ne concerne pas les routiers.
- La prime d'ancienneté décennale accordée au salarié dans la limite de ce qui est prévu dans le code du travail, à savoir :
 - o Une prime de 460 € pour 10 ans de service,
 - o Une prime de 689 € pour 20 ans de service,
 - o Une prime de 919 € pour 30 ans de service,
 - o Une prime de 919 € pour 40 ans de service.
- La première tranche de 4 063 € de la prime de départ à la retraite.
- L'aide solidaire :
 - o 3 443 € en cas de décès du salarié ou d'un membre de sa famille,
 - o 1 252 € en cas d'accident grave affectant sa mobilité.

²⁰ Source : www.racunovodja.com; <http://zakonodaja.gov.si>; www.uradni-list.si; www.saop.si;

2.4.3. Fiscalité spécifique au TRM

Taxe à l'essieu

La Slovénie est le seul pays de l'Union européenne et de l'OCDE à ne pas avoir de taxe à l'essieu ou autre taxe liée à la propriété de véhicules utilitaires. Elle bénéficie d'une dérogation à la réglementation européenne justifiée par l'obligation d'utilisation des autoroutes.

Pour compenser les pertes de revenus suite à la non instauration de cette taxe, le gouvernement slovène a décidé, en 1999, de taxer les voitures particulières à l'achat (neuf ou occasion) selon un système complexe qui prend en compte leur valeur d'achat et leur impact sur l'environnement. Le taux de la taxe varie entre 0,5 % et 31 % de la valeur d'achat du véhicule et il est de 5 % sur le prix de vente des véhicules d'occasion. Le système mis en place en 1999 a été modifié plusieurs fois pour tenir compte des objectifs environnementaux de l'Union européenne.

Taxe routière (péages autoroutiers)

La société DARS est chargée de la construction et de la maintenance des autoroutes slovènes. L'Etat slovène est propriétaire à 100 % de cette société fondée en 1993. Les véhicules de moins de 3,5 tonnes sont soumis à une vignette pour l'utilisation des autoroutes. Les autres véhicules doivent acquitter un péage dont le montant est fixé par DARS pour chaque tronçon d'autoroute.

Le paiement des péages peut se faire de 3 façons :

- Paiement immédiat (en espèce ou par carte de crédit) aux barrières de péage,
- Prépaiement à l'aide de l'appareil électronique fourni par DARS ou par chargement d'une carte de paiement spécifique,
- Paiement différé à l'aide de l'appareil électronique fourni par DARS et un compte bancaire relié.



Le prépaiement par chargement sur une carte DARS offre certains avantages tels que des remises selon le montant chargé sur l'appareil électronique :

Remises en cas de pré-paiement	
Montant	Remise
de 60 € jusqu'à 210 €	5%
de 210 € jusqu'à 400 €	10%
400 € et plus	13%

Le paiement différé par prélèvement bancaire offre aussi des avantages dans le cas où le montant total des péages à payer par la société est relativement important :

- Remise de 4 % si la consommation mensuelle dépasse 420 €,
- Remise de 5 % si la consommation mensuelle dépasse 830 €,
- Remise de 7 % si la consommation mensuelle dépasse 1 250 €,
- Remise de 10 % si la consommation mensuelle dépasse 1 670 €.

Le montant des péages est fonction du nombre d'essieux et de la classe Euro du véhicule.

Classes du véhicule selon le nombre d'essieux et le poids		
R3		Véhicules à moteur (ou véhicules articulés) ayant au total 2 ou 3 essieux et un PTAC de plus de 3,5 tonnes
R4		Véhicules à moteur (ou véhicules articulés) ayant plus de 3 essieux et un PTAC de plus de 3,5 tonnes

Péages en Slovénie pour les PL de plus de 3,5 tonnes								
Tronçon d'autoroute et nom de la barrière de péage	Prix de base				Prix réduit pour les véhicules Euro 3, Euro 4, Euro 5 ou plus			
	R3		R4		R3		R4	
	6h-22h	22h-6h	6h-22h	22h-6h	6h-22h	22h-6h	6h-22h	22h-6h
A1 Šentilj - Maribor (17,00 km)								
Pesnica	3,40 €	3,00 €	4,90 €	4,40 €	2,90 €	2,60 €	4,30 €	3,80 €
A1 Ptujška c.(Maribor Est) - Arja Vas (58,40 km)								
Tepanje	11,60 €	10,40 €	16,80 €	15,10 €	10,10 €	9,00 €	14,70 €	13,00 €
A1 Arja vas - Trojane (27,50 km)								
Vransko	5,40 €	4,90 €	7,90 €	7,10 €	4,80 €	4,20 €	6,90 €	6,10 €
A1 Trojane - Ljubljana (36,00 km)								
Kompolje	7,10 €	6,40 €	10,30 €	9,30 €	6,20 €	5,50 €	9,00 €	8,00 €
A1 Ljubljana - Srmin (98,70 km)								
Videž	19,60 €	17,60 €	28,30 €	25,50 €	17,10 €	15,20 €	24,80 €	22,00 €

La différence de prix du péage pour les classes Euro 0, 1, 2 et pour les classes Euro 3 et plus est de près de 13 %. La circulation nocturne offre un avantage tarifaire de 10 % supplémentaire.

Il faut préciser que, en échange de la taxe à l'essieu, l'utilisation des routes nationales alternatives telles que définies dans la partie 1.3.2. a été strictement interdite par la loi pour les poids lourds. Elles sont donc obligées d'utiliser les autoroutes payantes sauf pour un début ou une fin de parcours.

Remboursement partiel des droits d'accises

En Slovénie il est possible de récupérer une partie de la taxe d'accise sur le gazole pour les véhicules d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes depuis le 1^{er} juillet 2009.

Le montant du remboursement n'est pas plafonné en volume et correspond à la différence entre la moyenne mensuelle des droits d'accises du mois précédent établie par le ministère des finances et le minimum européen de 33 €/hl. Pour bénéficier du remboursement partiel, il ne faut pas avoir payé le gasoil en espèces.

Le montant des droits d'accises est flottant, donc calculé en fonction du prix du carburant. Il s'élève à 40,13 €/hl en janvier 2014. A ce montant s'ajoute une taxe CO₂ de 3,744 €/hl. Le montant net des droits d'accises supporté par les professionnels est donc de 33 €/hl + 3,744 €/hl, soit 36,744 €/hl.

Récupération des droits d'accises en Slovénie	
Dates de validité en 2013	Montant en €/hl
01.01. - 31.01.	8,640 €
01.02. - 28.02.	8,050 €
01.03. - 31.03.	6,987 €
01.04. - 30.04.	8,354 €
01.05. - 31.05.	8,647 €
01.06. - 30.06.	7,888 €
01.07. - 31.07.	7,499 €
01.08. - 30.08.	7,270 €
01.09. - 30.09.	6,962 €
01.10. - 31.10.	6,930 €
01.11. - 30.11.	7,283 €
01.12. - 31.12.	7,488 €
Dates de validité en 2014	Montant en €/l
01.1. - 31.1.	7,488 €

Nota : A la différence des autres pays qui restreignent le remboursement aux entreprises établies dans les pays membres de l'UE, en Slovénie (ainsi qu'en Hongrie), tous les transporteurs issus de l'EEE (UE28+Islande, Norvège, Suisse, Liechtenstein) peuvent bénéficier du remboursement partiel des droits d'accises à condition d'être inscrits auprès des services des douanes locaux.

2.5. Contrôles et sanctions²¹

C'est l'inspection de transport routier de l'Inspection des transports de la République de Slovénie (Inšpektorat Republike Slovenije za promet) qui organise les contrôles sur les routes ou au siège de l'entreprise suivant un plan annuel prévu par avance par le ministère des transports en accord avec les demandes de l'Union européenne.

Pendant les inspections, les inspecteurs sont souvent accompagnés par la Police, les Douanes, l'Administration vétérinaires de la République de Slovénie ou les techniciens de la société Cestel (producteur de systèmes de pesage pour PL) suivant les cas.

En 2012, les inspections sur site ont révélé 1 649 cas de violation de la réglementation nationale et/ou européenne. 1 417 sanctions plus ou moins graves ont été appliquées. Le tableau suivant les détaille :

²¹ Source : www.zakonodaja.com; www.ipep.gov.si; www.zvd.si;

Infractions constatées et sanctions

	Nombre de sanctions		Nombre d'infractions	
	Année 2011	Année 2012	Année 2011	Année 2012
Décisions de justice	78	100	124	170
Amendes	1 157	1 104	1 283	1 266
Avertissements	146	213	146	213

Source : www.ipep.gov.si;

Certaines violations sérieuses ont causé l'annulation des licences des transporteurs. Au total 53 rapports de demande d'annulation ont été transmis aux chambres qui ont délivré les licences (26 pour la GZS et 27 pour la OZS).

Sanctions sur la route et en entreprise selon la nationalité du transporteur

	Infractions constatées sur la route	Infractions constatées en entreprise	Total
Transporteurs ou conducteurs slovènes	166 27 %	652 100 %	818 64 %
Transporteurs ou conducteurs étrangers	448 73 %	0 0 %	448 36 %
Total	614	652	1 266

Source : www.ipep.gov.si;

Catégorie d'infractions et nombre de sanctions selon le type (constatées au siège)

Article	Type d'infraction	Avertissement	Sanction financière –amende	Sanction financière – décision de justice
U6a	Temps de conduit (limite journalière, hebdomadaire, limite de travail nocturne)	8	42	2
U6b	Données manquantes (sur les autres travaux et temps de disponibilité)	0	0	0
U7	Pause (conduite sans respecter la pause de 4h30)	9	11	0
U8	Repos (non-respects des minima)	18	73	1
U10 &26	Temps de conduit (dépassement de la limite annuelle)	13	51	6
D-annexe	Equipement défectueux	28	54	27
	Total	76	231	36

Source : www.ipep.gov.si;

Catégorie d'infractions et nombre de sanctions selon le type (constatées sur la route)

Article	Type d'infraction	Avertissement	Sanction financière - amende	Sanction financière - décision de justice
U6a	Temps de conduit (limite journalière, hebdomadaire, limite de travail nocturne)	2	28	0
U6b	Données manquantes (sur les autres travaux et temps de disponibilité)	0	0	0
U7	Pause (conduite sans respecter la pause de 4h30)	7	25	0
U8	Repos (non-respects des minima)	6	131	0
U10 & 26	Temps de conduit (dépassement de la limite annuelle)	6	101	0
D-annexe	Equipement défectueux	1	82	0
	Total	22	367	0

Source : www.ipep.gov.si;

Brochure d'information sur les restrictions sur les routes slovènes

OMEJITEV PROMETA ZA TOVORNA VOZILA RESTRICTIONS FOR CARGO VEHICLES	DEL CESTE	HITROST SPEED	VARNOSTNA RAZDALJA SAFETY DISTANCE	VARNOSTNA RAZDALJA SAFETY DISTANCE	
<p>V Republiki Sloveniji je na določenih cestah omejen promet tovornih vozil in skupine vozil, katerih največja dovoljena masa presega 7.500 kg, ter traktorjev, motokultivatorjev, delovnih strojev in vprežnih vozil. There are restrictions in place in Slovenia for cargo vehicles and certain types of vehicles with max weight 7.500 kilos, as well as tractors, rototillers, heavy machinery and animal-drawn vehicles.</p>  <p>I. Splošna omejitev prometa / General traffic restrictions: - v petek pred veliko nočjo od 14. do 21. ure - on Friday before Easter between 14.00 and 21.00. - ob nedeljah, praznikih in dela prostih dnevih od 8. do 21. ure - on Sundays and public holidays between 8.00 and 21.00.</p> <p>II. Omejitev v turistični sezoni / Restrictions during tourist season: Traja od vključno zadnjega konca tedna (sobota in nedelja) v juniju do vključno prvega konca tedna (sobota in nedelja) v septembru From (including) last Saturday and Sunday in June until (and including) first weekend in September: - ob sobotah od 8. do 13. ure - on Saturdays between 8.00 and 13.00.</p> <p>III. Posebnosti / Special limitations: prepovedan promet na cesti traffic prohibited on the following road sections: Ljubljana-Klanec; Ljubljana-Kozina-Klanec- Srmin; Škofje-Sečovelje; Koper-Dragonja in Postojna-Ješane ob sobotah od 6. do 16. ure / on Saturdays between 6.00 and 16.00 / in ob nedeljah, praznikih in dela prostih dnevih od 8. do 22. ure / and on Sundays and holidays between 08.00 and 22.00/.</p> <p>Globa za neupoštevanje odredbe je 300 evrov. Penalty for non-compliance: € 300</p>	      	<p>130 km/h</p> <p>100 km/h</p> <p>90 km/h</p> <p>50 km/h</p> <p>80 km/h</p> <p>80 km/h</p>	<p>72 m</p> <p>56 m</p> <p>50 m</p> <p>28 m</p> <p>44 m</p> <p>44 m</p> <p>Prometni znak na vstopu v RS Traffic sign on entering RS</p>	<p>V ČASU VARNOSTNE RAZDALJE 2 SEKUNDI PREVOZIMO:</p>  <p>28 m 50 m 72 m</p> <p>2 sekundi</p> <p>2 sekundi</p> <p>100 m</p> <p>pri hitrosti/ at speed 50 km/h pri hitrosti/ at speed 90 km/h pri hitrosti/ at speed 130 km/h</p> <p>VARNOSTNA RAZDALJA ZA TOVORNA VOZILA NA OBIHOJNJI PREDOROVI JE NAJMANJ 100 m!</p> <p>POLICIJA</p> <p>PPP CELJE</p>	
	<p>NOVI Pravilnik o nalaganju in pritrjevanju tovora od dne 19.4.2010 NEW Regulations on stacking and attaching of cargo until 19.4.2010</p> <p>Globa voznik 160 €, podjetje 1.600 € Penalty drivers 160 €, company 1.600 €</p>				

Inspections de matières dangereuses

	Nombre d'inspections	
	Prévu	Réalisé nb/(%)
1. Inspections d'expéditeurs, de transporteurs et de destinataires des gaz	12	11 (91,7 %)
2. Inspections des collecteurs et de transporteurs de déchets	13	8 (61,5 %)
3. Inspections chez les expéditeurs (producteurs) et destinataires des produits chimiques organiques et inorganiques et des transporteurs	6	4 (66,7 %)
4. Inspections aux différents niveaux dans le transport des matières dangereuses sur lesquelles il y a eu des irrégularités d'information ou une décision de contrôle	10	18 (180 %)
Total	40	41 (102,50 %)

Source : www.ipep.gov.si;

3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes slovène à l'international

3.1. Méthode et périmètre des entretiens auprès des entreprises et des conducteurs slovènes

Au cours de cette étude sur le TRM slovène, des entretiens en face à face avec 10 entreprises de transport routier et 20 conducteurs routiers ont été réalisés. Ces entretiens ont pour objectif principal d'observer l'application pratique des aspects réglementaires, économiques et sociaux qui ont été développés dans la partie 2 de l'étude. Les entretiens se focalisent sur l'exploitation d'un ensemble 40 tonnes avec une activité internationale majoritaire. C'est en effet ce corps de métier qui est en concurrence directe avec les autres pavillons européens.

Ainsi, les données sur les coûts d'exploitation, hors coût du conducteur, qui sont présentées dans la partie 3.2, sont issues exclusivement des observations de marché auprès des entreprises. En revanche, les informations sur le coût des conducteurs et leurs conditions de travail (3.3) sont une synthèse de ce qui a été évoqué par les entreprises et des déclarations de la part des conducteurs.

Le tableau suivant montre les caractéristiques des entreprises visitées.

Entreprise	Forme juridique	Nombre de véhicules à moteur	Nombre d'employés	Nombre de conducteurs	CA en 2012
Ent1	d.o.o.	32	76	52	3 900 000 €
Ent2	d.o.o.	23	32	23	3 666 365 €
Ent3	s.p.	9	10	9	1 000 000 €
Ent4	d.o.o.	220	287	235	33 000 000 €
Ent5	s.p.	49	72	52	4 930 000 €
Ent6	d.o.o.	2	4	2	156 000 €
Ent7	d.o.o.	30	42	33	3 000 000 €
Ent8	d.o.o.	15	16	15	1 500 000 €
Ent9	d.o.o.	22	27	22	2 310 000 €
Ent10	d.o.o.	8	10	8	937 251 €

3.2. Conditions d'exploitation des entreprises de TRM

Le transport routier de marchandise en Slovénie est largement internationalisé en raison de la petite taille du pays et de son économie très orientée vers les exportations. En réalité, aucune entreprise de TRM n'a déclaré avoir une activité conséquente de transport national ou régional ou isoler cette activité au sein d'une division interne.

Les entreprises de TRM sont généralement concentrées sur la seule activité de transport routier et sous-investissent dans l'entreposage et la logistique. En réalité, leur plus grand marché est l'Italie et les chefs d'entreprise assument pleinement leur rôle de sous-traitants des grandes entreprises italiennes. Ces dernières organisent elles-mêmes leurs activités logistiques qui dégageraient une valeur ajoutée plus importante que le transport.

Après avoir mis l'Italie en première place, les entrepreneurs slovènes déclarent avoir une activité soutenue en Autriche, en Allemagne et dans une moindre mesure en France. Les

marchés des pays de l'Est de l'Europe leur seraient quasi inaccessibles en raison des coûts de revient 10 à 15 % plus élevés en Slovénie qu'en Hongrie par exemple.

Les entrepreneurs craignent de perdre leurs marchés principaux à cause de la concurrence des pays à proximité immédiate. L'entrée récente de la Croatie dans l'Union européenne représente un danger important pour les transporteurs slovènes. Par conséquent, ils considèrent qu'une délocalisation en Croatie pourrait être indispensable pour baisser leurs coûts. En effet, il suffirait pour la plupart d'entre eux de déplacer leur siège de quelques dizaines de kilomètres.

Achat et exploitation du matériel roulant

Etant donné qu'il n'y a pas de distinction entre le marché domestique et le marché international, la totalité des véhicules exploités sont aux dernières normes Euro, à savoir Euro5 à hauteur de 80 %. La baisse de l'activité de ces dernières années ralentirait le renouvellement des flottes.

Deux modes de financement, le leasing et le prêt bancaire, sont très souvent utilisés. A l'exception d'une seule petite entreprise achetant des véhicules d'occasion, aucune entreprise ne déclare avoir autofinancé ses véhicules. Selon les chefs d'entreprise interrogés, le prêt bancaire dont l'obtention était très facile jusqu'en 2009 représenterait une plus grande indépendance vis-à-vis des concessionnaires et leur permettrait aussi de traverser les frontières pour bénéficier des tarifs plus intéressants en Italie ou en Allemagne pour certaines marques. Les prêts bancaires contractés par les transporteurs ont généralement une durée de remboursement de 5 ans et couvrent 90 à 100 % du prix d'achat des véhicules.

Le leasing semble être privilégié par les entreprises de grande taille ayant un pouvoir de négociation plus important. Dans le cas d'un financement en leasing, la durée de contrat est généralement de 48 mois. Un apport de 20 à 30 % est demandé en début de leasing. En revanche, les taux d'intérêts utilisés pour le calcul de leasing sont inférieurs aux taux bancaires. Il existerait souvent des offres à 1 % de taux d'intérêt.

Quel que soit le mode de financement, les tracteurs routiers sont exploités pendant 7 à 9 ans, avec une moyenne de 8 ans. Ils sont généralement vendus avec un kilométrage légèrement au-dessus de 1 000 000 km sans qu'il ne dépasse les 1 200 000 km. La durée de conservation des semi-remorques varierait entre 12 et 16 ans selon leurs marque et caractéristiques.

Selon les transporteurs, le prix d'achat moyen d'un tracteur milieu de gamme se situerait aux alentours de 75 000 - 80 000 €. Les prix des nouveaux modèles Euro6 proposés par les concessionnaires à plus de 100 000 € sont jugés « exorbitants » par les transporteurs slovènes.

Une fourchette de prix de 22 000 à 27 500 € a été observée pour les semi-remorques.

Autres coûts fixes du véhicule

- **Assurances**

Les assurances en Slovénie seraient relativement bon marché. En réalité, elles se situent entre un minimum de 2 200 € (1 800 € pour le tracteur et 400 € pour la remorque) et un maximum de 4 600 € pour un ensemble complet. Une concentration autour de 2 800 - 2 900 € semble bien refléter le niveau de tarif actuel.

Le coût de l'assurance marchandises est très variable avec un médian de 320 € par an et par véhicule.

- **Taxes**

Il n'y a pas de taxe à l'essieu en Slovénie. En revanche, les autoroutes sont payantes et obligatoires pour les PL.

- **Coûts de structure**

Cette donnée est difficile à récolter avec précision. Deux entreprises interrogées ayant effectué des calculs suivant les méthodes de prix unitaire de contrôle de gestion industriel déclarent avoir un coût kilométrique de 0,06 € et de 0,07 €. Ceci correspondrait à un montant entre 8 050 € et 9 500 € par an et par véhicule.

Coûts variables

- **Carburant**

La consommation de carburant est relativement importante en raison de la géographie du pays et de celle des plus grands marchés, l'Italie, l'Autriche. La plupart des transporteurs déclarent avoir une consommation allant de 32 à 38 litres aux 100 km. Selon les calculs du CNR, la moyenne serait de 35,7 litres aux 100 km.

La moyenne des prix du carburant en Slovénie pour l'année 2013 issue des publications de la Commission européenne est de 1,1413 € / litre avant la récupération partielle des droits d'accises, soit près de 1,07 € / litre net après récupération partielle des accises et hors TVA.

- **Entretien-réparations**

En matière d'entretien-réparations, les pratiques sont très variables. Les grandes entreprises achetant leurs véhicules en leasing négocient également un contrat d'entretien chez le constructeur pendant la durée du leasing. Peu de transporteurs ont un atelier intégré. Certains profitent des prix bas d'entretien dans d'autres pays de l'ex-Yougoslavie. Au niveau de la comptabilité, on trouve également des pratiques qui intègrent aussi le coût des pneumatiques dans ce poste.

Ainsi, l'estimation de ce poste de coût reste très subjective et est fixée à « dire d'expert ». En conclusion, un coût moyen de 4 800 € peut être retenu pour le poste de coût entretien-réparations d'un ensemble 40 tonnes qui ne bénéficie pas d'un contrat d'entretien ni d'un atelier intégré.

- **Pneumatiques**

C'est un autre poste de coût qui reste très difficile à évaluer en raison des pratiques différentes en matière de comptabilité et d'exploitation. Les entreprises intègrent souvent le coût du montage dans les coûts d'entretien du véhicule et le rechapage dans les achats de services faisant partie des coûts de structure. Les semi-remorques bénéficiant souvent des pneus de traction usés ou rechapés n'auraient théoriquement pas de coût de pneumatiques.

Selon les estimations du CNR, le coût d'achat de pneumatiques pour un tracteur serait de près de 2 150 € par an. En incluant le coût du montage et de rechapage des pneus usés, un coût total de 3 900 € par an et par ensemble articulé peut être retenu pour ce poste.

- Péages

Lors des entretiens, les transporteurs ont indiqué des coûts de péage très variés suivant le pays principal dont ils utilisent les autoroutes. Pour les entreprises ayant comme marché principal l'Italie, le coût des péages serait entre 16 000 € et 18 000 € par an et par véhicule. L'utilisation fréquente des autoroutes suisses et des tunnels alpins augmenterait le coût jusqu'à 24 000 € par an. A contrario, l'utilisation systématique des routes nationales en France ou en Allemagne diminuerait le coût de péages à près de 7 000 € - 8 000 € par an.

En conclusion, selon les calculs de Moreus s.r.o, un coût de péages de 13 500 € peut être considéré réaliste si on prend en compte le cas d'une entreprise théorique effectuant 35 % de son kilométrage en Italie, 20 % en Allemagne, 20 % en France, 15 % en Autriche et le 10 % restant en Slovénie et dans d'autres pays européens.

3.3. Observation des coûts du personnel de conduite

3.3.1. Profil type d'un conducteur slovène

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international de longue distance, - Près de 5 à 6 nuitées par semaine, - Retour à la base uniquement un week-end par mois, - Salaire brut fixe proche du salaire minimum en vigueur, - D'éventuelles primes pour la bonne conduite, ou recherche de fret, versées en général pendant la période de congés payés pour compenser une partie de la baisse du revenu du conducteur, - Rémunération dépendante du volume du travail, paiement au kilomètre répandu, d'autres types de calculs possibles si le kilométrage mensuel est faible en raison de la nature de l'activité, - Productivité élevée, près de 175 heures de conduite par mois (sur 10½ mois), - Congés payés annuels de 20 à 24 jours pris en totalité.
Kilométrage annuel réalisé	129 000 km
Nombre de jours de travail par an	242 jours
Nombre de semaines d'activité par an	45
Nombre d'heures de conduite par an	1 840 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	24 033,24 €
Coût horaire de conduite en €	14,37 €
Coût kilométrique en €	0,19 €

3.3.2. Reconstitution du coût d'un conducteur type sur la base des observations effectuées sur place

La mode prédominant de calcul des salaires des conducteurs est celui fondé sur le kilométrage mensuel avec un taux usuel de 0,14 € par kilomètre parcouru. Ce salaire est officiellement présenté sous forme d'un salaire fixe mensuel auquel s'ajoutent les frais de déplacement. Les périodes d'inactivité (congrés, arrêts maladie ou autre) génèrent uniquement le paiement du salaire fixe sans les frais de déplacement, divisant pratiquement par deux le coût du conducteur. Le tableau suivant compare la présentation officielle à la pratique réelle.

Recomposition du coût d'un conducteur			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire Brut	945,00 €	Salaire Brut	945,00 €
Salaire brut fixe	820,00 €	Salaire brut fixe	820,00 €
Prime vacances	75,00 €	Prime vacances	75,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	50,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	50,00 €
Cotisations sociales	152,15 €	Cotisations sociales	208,85 €
Retraite et assurance d'invalidité	83,63 €	Retraite et assurance d'invalidité	146,48 €
Assurance maladie	61,99 €	Assurance maladie	60,10 €
Soins parentals	0,95 €	Soins parentals	0,95 €
Chômage	0,57 €	Chômage	1,32 €
Accident du travail	5,01 €	Salaire net avant impôt	736,16 €
		Impôt sur le revenu	73,75 €
Salaire brut chargé	1 097,15 €	Salaire net d'impôt	662,41 €
Indemnités de déplacement	1 035,00 €	Indemnités de déplacement	1 035,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois d'activité effective	2 132,15 €	Revenu net d'un conducteur hors périodes de congés payés	1 697,41 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	13 165,74 €	Revenu fixe * 12 mois	7 948,88 €
Indemnités * 10½ mois	10 867,50 €	Indemnités * 10½ mois	11 126,25 €
Coût annuel	24 033,24 €	Revenu annuel	19 075,13 €
<i>Présentation réelle</i>			
Employeur		Employé	
Salaire brut fixe déclaré	945,00 €	Paiement au kilomètre (€/km)	0,1380 €
Cotisations employeur	152,15 €	Kilométrage mensuel sur 10½ mois	12 286 km
Part de la rémunération sur laquelle les charges ne sont pas payées	1 035,00 €	Le total obtenu par cette 2nde méthode est très proche du revenu net après impôts calculé ci-dessus.	
Coût mensuel du salarié calculé à partir de son salaire net	2 132,15 €	Revenu net mensuel du salarié selon le kilométrage (lorsqu'il conduit)	1 695,43 €
Coût mensuel du salarié pendant les périodes d'inactivité	1 097,15 €	Revenu net du salarié pendant les congés payés	662,41 €

4. Bibliographie

Cette étude a été réalisée à travers de nombreux entretiens avec les représentants des organismes suivants :

- Ministère de l'infrastructure et des transports de la République de Slovénie,
- Chambre de commerce de d'industrie de Slovénie,
- Chambre des métiers de Slovénie.

Les sites internet suivants ont été consultés plusieurs fois courant 2013 :

- www.vlada.si
- www.varuh-rs.si
- www.dijaski.net
- www.eu2008.si
- www.skupnostobcin.si
- <http://pxweb.stat.si>
- www.umar.gov.si
- www.saop.si
- www.stat.si
- www.mf.gov.si
- www.ess.gov.si
- www.bsi.si
- www.mddsz.gov.si
- www.delo.si
- www.mizks.gov.si
- www.zurnal24.si
- www.laibach.diplo.de
- www.rtv slo.si
- www.si21.com
- www.uradni-list.si
- www.gzs.si
- <http://kr-og.sta.si>
- www.rtv slo.si
- <http://kazalci.arso.gov.si>
- www.finance.si
- www.dnevnik.si
- www.primorski.it
- www.dars.si
- www.mzip.gov.si
- www.slo-zeleznice.si
- www.ozs.si
- www.intertransport.si

- www.zveza-zsam.si
- www.avp-rs.si
- www.stat.si
- <http://new.cpu.si>
- www.ess.gov.si
- www.racunovodja.com
- www.slovenija-co2.si
- www.mojedelo.com
- www.inter-es.si
- <http://e-uprava.gov.si>
- www.24ur.com
- <http://mladipodjetnik.si>
- www.id.gov.si
- <http://bazaznanja.racunovodja.com>
- www.zakonodaja.com
- www.ipep.gov.si
- www.zvd.si
- www.zakonodaja.com
- www.carina.gov.s
- www.durs.gov.si
- www.dars.si
- www.mzip.gov.si
- www.uradni-list.si
- www.racunovodja.com
- www.uradni-list.si
- www.saop.si
- vozniski-izpit.com

5. Annexe

Indemnités de déplacement par pays en vigueur depuis le 7 juillet 2012						
	Durée	Entre 14 et 24 heures		Entre 10 et 14 heures		Entre 6 et 8 heures
Pays/ville	Devise	avec petit-déjeuner	sans petit-déjeuner	avec petit-déjeuner	sans petit-déjeuner	
Albanie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Allemagne	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Andorre	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Arménie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Australie	\$	48,00	43,20	36,00	30,60	12,00
Autriche	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Azerbaïdjan	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Bélarus	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Belgique	€	50,00	45,00	37,50	31,87	12,50
Bosnie-Herzégovine	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Bulgarie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Canada	\$	48,00	43,20	36,00	30,60	12,00
Croatie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Danemark	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Estonie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Finlande	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
France	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Géorgie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Grèce	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Hong Kong	\$	56,00	50,40	42,00	35,70	14,00
Hongrie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Islande	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Irlande	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Italie	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Japon	\$	80,00	72,00	60,00	51,00	20,00
Lettonie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Liechtenstein	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Lituanie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Luxembourg	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Macédoine	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Malte	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Moldavie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Monaco	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Monténégro	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Moscou	€	64,00	57,60	48,00	40,80	16,00
Norvège	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Pays-Bas	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Pologne	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Portugal	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
République tchèque	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Roumanie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Royaume-Uni	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Russie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Saint Marin	€	23,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Saint Petersburg	€	64,00	57,60	48,00	40,80	16,00
Serbie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Slovaquie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Suède	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Suisse	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Turquie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Ukraine	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
USA	\$	48,00	43,20	36,00	30,60	12,00
Vatican	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Autres pays	\$	40,00	36,00	30,00	25,50	10,00

Source : www.saop.si;