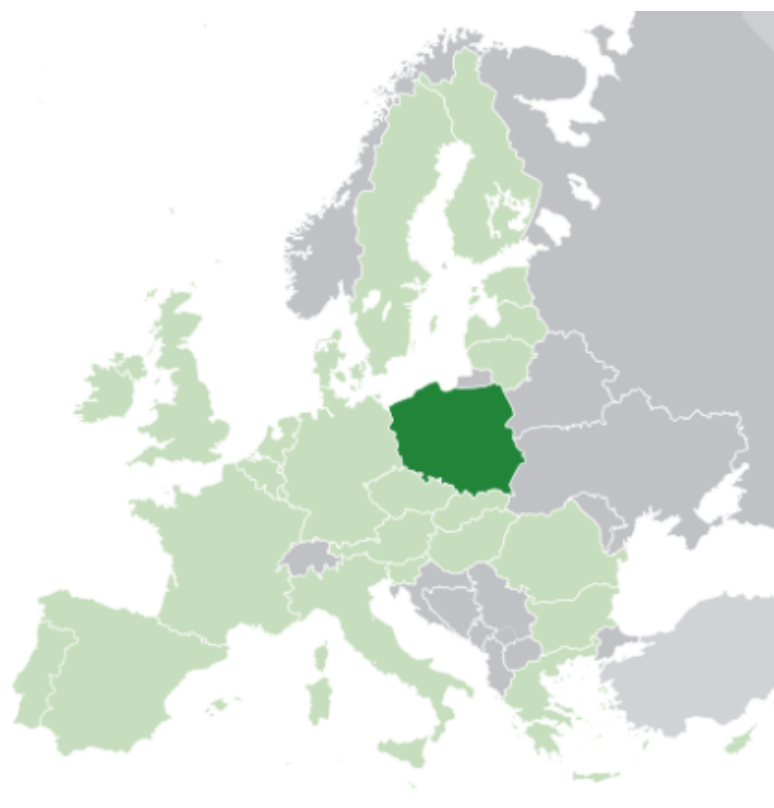




Comité National Routier



Le transport routier de marchandises en Pologne



Étude 2017

SOMMAIRE

1. Présentation de la Pologne.....	3
1.1. Géographie, histoire, et organisation politique.....	3
1.2. Economie générale : données clés.....	6
1.3. Politiques des transports et infrastructures routières.....	10
1.3.1. Infrastructures de transport et utilisation.....	11
1.4. Contexte économique et entreprises.....	14
1.4.1. Conjoncture du TRM.....	14
1.4.2. Le TRM en 2015 sous pavillon polonais.....	14
2. Le transport routier de marchandises en Pologne.....	21
2.1. Organisation du secteur.....	21
2.2. Modalités de création d'une entreprise.....	23
2.2.1. Les formes légales d'entreprises.....	23
2.2.2. Créer une entreprise en Pologne.....	24
2.2.3. Capacité professionnelle.....	24
2.2.4. Accès au marché du TRM.....	26
2.3. Fiscalité générale.....	27
2.3.1. Impôt sur le revenu des personnes physiques (IRPP).....	27
2.3.2. Impôt sur les sociétés.....	28
2.3.3. TVA.....	28
2.4. Fiscalité spécifique du secteur du TRM.....	28
2.4.1. Taxe à l'essieu ou taxe sur les véhicules.....	28
2.4.2. Taxation des routes.....	30
2.4.3. Droits d'accise sur le gazole professionnel.....	31
2.5. Réglementation sociale générale.....	31
2.5.1. Durée hebdomadaire.....	31
2.5.2. Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux.....	31
2.5.3. Le contrat de travail.....	32
2.5.4. Rémunération.....	33
2.5.5. Cotisations sociales.....	34
2.6. Réglementation du travail spécifique au TRM.....	35
2.6.1. Indemnités de déplacement des conducteurs.....	37
3. Étude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes polonais à l'international.....	39
3.1. Méthode et périmètre des entretiens auprès des entreprises et des conducteurs.....	39
3.2. Conditions et coûts d'exploitation.....	40
3.3. Observation des coûts du personnel de conduite.....	42
3.4. Récapitulatif des conditions et coûts d'exploitation.....	46
Bibliographie.....	47

1. PRESENTATION DE LA POLOGNE

1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE, ET ORGANISATION POLITIQUE

Géographie

La Pologne est un État d'Europe centrale qui s'étend sur 312 679 km², de la mer Baltique au nord, à la chaîne des Carpates au sud. Situé à l'est de l'Allemagne, il est frontalier de l'enclave russe de Kaliningrad et de la Lituanie au nord-est, de la Biélorussie et de l'Ukraine à l'est, et de la République tchèque et de la Slovaquie au sud.

Repères historiques

La Pologne est considérée comme étant le premier pays européen à avoir adopté une constitution (le deuxième dans le monde après les États-Unis). Elle a été signée le 3 mai 1791 et a marqué le début de la première république qui n'a toutefois duré que jusqu'en 1795, et s'est achevée avec l'annexion du pays par l'Autriche, la Prusse et la Russie.

L'indépendance est restaurée 125 ans plus tard, le 11 novembre 1918, à la fin de la Première Guerre mondiale. Mais le pays subit une nouvelle invasion initiée le 1er septembre 1939 par l'Allemagne, et qui marque le début de la Seconde Guerre mondiale. A la fin de la guerre, la Pologne voit se dessiner ses nouvelles frontières, qui ont très peu évolué depuis, et se retrouve à nouveau sous la domination politique, en l'occurrence l'Union soviétique.

En 1989, la Pologne est le premier pays à profiter du déclin des régimes communistes et à organiser des élections libres qui aboutissent à la création de la troisième république le 31 décembre 1989.

En 1994, la République de Pologne demande officiellement son adhésion à l'Union européenne qu'elle intègre le 1er mai 2004, à la fin du processus de négociation entamé en 1998. Le droit polonais est harmonisé avec le droit européen et la Pologne accède aux fonds structurels européens, ce qui augmente son attractivité aux yeux des investisseurs étrangers.

Depuis le 21 décembre 2007, la Pologne appartient à l'espace Schengen, espace formé à ce jour de 26 États membres où les contrôles aux frontières intérieures ont été supprimés. Les pays membres de l'Union européenne sont les principaux partenaires commerciaux de la Pologne.

Organisation politique¹

La Pologne est une république démocratique combinant les modèles parlementaire et présidentiel. La loi fondamentale de la République de Pologne est sa constitution, réécrite en 1997 et adoptée le 2 avril de la même année, puis soumise à ratification par référendum. L'article 10 de la Constitution définit le principe de séparation des pouvoirs et assure l'équilibre entre pouvoir législatif, exécutif et judiciaire. La constitution garantit la liberté d'activité économique ; toute limitation à cette liberté doit être effectuée par voie législative ou réglementaire.

Le président de la République est élu au suffrage universel direct pour 5 ans. Il nomme le Premier ministre qui est le chef du pouvoir exécutif. Le Parlement polonais est bicaméral. Il comprend la Diète, dont les 460 députés sont élus tous les 4 ans au scrutin proportionnel plurinominal, et le Sénat dont les 100 membres sont élus pour 4 ans au scrutin uninominal majoritaire à un tour. L'actuel président Andrzej Duda a été élu en mai 2015. Il est issu du parti conservateur Droit et justice (PiS), parti ayant également remporté la majorité absolue lors des élections parlementaires qui se sont déroulées en octobre 2015. Ce nouveau gouvernement est à l'initiative d'une réforme controversée du Tribunal constitutionnel qui a suscité de nombreuses manifestations d'opposition de la population et de vives inquiétudes de l'Union européenne vis-à-vis du respect de l'État de droit au sein du pays.

Organisation territoriale

La réforme de 1999 a établi un système d'administration du territoire à trois niveaux de collectivités locales : les régions administratives (voïvodies), les districts (powiaty) et les communes (gmina).

- Les régions administratives sont au nombre de 16. Elles possèdent une assemblée délibérante appelée la Diétine et un conseil exécutif élu par cette assemblée dirigé par un maréchal. Elles sont politiquement autonomes et ont un impact important sur la politique locale. Les compétences des régions recouvrent souvent celles des communes et en partie celles des districts. Les voïvodies assurent la gestion de la politique de développement régional, de l'aménagement du territoire, de la promotion sanitaire, de l'enseignement supérieur, des fonds structurels européens, de la promotion du développement économique, de la politique sociale, de la protection de l'environnement, de la politique de l'emploi et de la gestion des voies régionales.
- Le pays compte 380 districts, dont 66 villes ayant le statut de district. Ils sont gérés par un conseil dont les membres sont élus et un organe exécutif. Les districts se substituent aux communes dans les domaines qui dépassent les compétences de ces dernières et prennent en charge de multiples actions déléguées auparavant aux

¹ Selon le guide des investisseurs disponible sur www.paih.gov.pl/files/?id_plik=14686

régions. Les districts sont en charge des services publics de réseaux, de l'enseignement secondaire, de la protection de l'environnement, des hôpitaux, de la gestion de la voirie, de l'emploi et de la sécurité sociale.

- Les communes sont au nombre de 2 478 (gmina). Elles peuvent être urbaines, semi-urbaines ou rurales. Elles sont administrées par un conseil communal et un bureau exécutif dirigé par l'équivalent du maire français. En tant que collectivité territoriale de base, la commune gère tous les biens communaux et met en œuvre toutes les politiques qui ne sont pas réservées aux entités territoriales supérieures. La commune dispose donc de compétences propres très larges, notamment en matière de gestion de l'aménagement du territoire et des biens immobiliers, de protection de l'environnement, de gestion de la voirie locale, d'entretien des décharges, de transports publics locaux, de santé, de gestion des services sociaux, des logements communaux et de l'enseignement public.

Cartographie des voïvodies polonaises



Source : Jacques Leclerc, Université Laval de Québec

1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

Capitale :	Varsovie
Superficie :	312 679 km ²
Population : (2016)	37 967 209
Population en % total de l'UE : (2016)	7,4 %
Langue officielle :	Polonais
Régime politique :	République parlementaire
Chef d'État :	Andrzej Duda (PiS - parti Droit et Justice) Depuis le 6 août 2015
Président du conseil des ministres : (Premier ministre)	Beata Szydło Depuis le 16 novembre 2015
Ministre de la mobilité, des infrastructures et de la construction :	Andrzej Adamczyk
Date d'adhésion à l'UE :	1 ^{er} mai 2004
Sièges au Parlement européen :	51 sièges
Membre de l'espace Schengen :	Depuis le 21 décembre 2007
Présidence du Conseil de l'UE :	De juillet à décembre 2011 (Radosław Sikorski)
Présidence du Conseil européen :	Depuis le 1 ^{er} décembre 2014 (Donald Tusk)
Monnaie :	Złoty (1 € = 4,3 PLN environ)
Produit intérieur brut (PIB) : (Eurostat 2016)	424,269 milliards d'euros
Croissance PIB (%) : (Banque mondiale 2016)	2,7 %
Inflation (%) : (Eurostat 2016)	- 0,2 %
Dette publique : (Eurostat 2016)	288,17 milliards d'euros soit 54,4 % du PIB
Taux de chômage (%) : (Eurostat, moyenne annuelle de 2016)	6,2 %
Salaire minimum brut : (Eurostat, au 1 ^{er} décembre 2017)	476 €/mois
Salaire moyen brut : (Eurostat 2014)	1 029 €/mois
Balance commerciale : (Eurostat 2015)	13,3 milliards d'euros

Conjoncture économique²

Depuis son adhésion à l'Union européenne, la Pologne demeure l'une des économies les plus dynamiques de la région. Ce dynamisme s'est maintenu en dépit de la crise économique et financière, faisant de la Pologne la seule économie européenne à afficher un taux de croissance positif durant la crise économique mondiale de 2009. Elle a enregistré une croissance moyenne de 3,93 % entre 2004 et 2015. Après un ralentissement au début des années 2010, un redémarrage de l'activité a été amorcé en 2014 et s'est confirmé en 2015. Le ralentissement enregistré en 2016 s'explique par une incertitude politique et réglementaire. La commission européenne prévoit une croissance de 3,2 % du PIB pour l'année 2017 et de 3,1 % pour 2018.

Cette bonne tenue de l'économie s'explique par la forte demande interne et la croissance de la consommation. En effet, la Pologne a pu s'appuyer sur son marché intérieur qui est l'un des plus importants de la région grâce à l'augmentation des salaires (le salaire minimum a quasiment doublé en 10 ans), à de nouvelles aides sociales et à la diminution du taux de chômage.

Malgré la crise russo-ukrainienne et une diminution des investissements depuis l'année 2014, la reprise des économies voisines et l'intensification du crédit permettent à la Pologne de compter sur la demande externe pour soutenir son économie. Autre point attractif pour les investisseurs étrangers, le pays dispose d'une main d'œuvre de plus en plus qualifiée dont le coût horaire reste relativement faible.

Après avoir ramené son déficit public sous le seuil de 3 % du PIB, le pays est sorti de la procédure communautaire de déficit excessif en juin 2015. Sa dette publique reste également en-deçà du seuil des 60 % du PIB, ce qui lui permet de mettre en place une politique monétaire expansionniste. Le déficit des administrations publiques devrait remonter à 2,9 % du PIB en 2017. En cause, l'impact de la réduction de l'âge légal de départ à la retraite ajouté à celui d'une nouvelle prestation familiale instaurée par le gouvernement.

Entre 2014 et 2020, le pays reçoit la plus grosse dotation des fonds structurels et d'investissement européens (77,6 milliards d'euros sur six ans). Elle doit servir à soutenir le développement de certaines régions, entre autres par la construction d'infrastructures de transport, la promotion des énergies renouvelables et les politiques d'éducation.

² Inspiré de l'article publié sur <https://www.touteurope.eu/pays/pologne.html>

Principaux secteurs économiques

Répartition de l'activité économique par secteur

2015	Secteur primaire	Secteur secondaire	Secteur Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	12,0%	30,0%	58,0%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	2,5%	34,1%	63,4%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-8,5%	4,4%	3,8%

Source : Banque mondiale

Le secteur industriel emploie 30 % de la population active et génère plus du tiers du PIB. Cette part de participation au PIB est nettement supérieure à celle observée sur l'ensemble de l'Union européenne (près de 10 points d'écart), l'économie de l'UE étant de plus en plus tournée vers le secteur des services. L'industrie polonaise repose principalement sur la fabrication de machines, le transport et les technologies de l'information et de la télécommunication.

Le secteur tertiaire polonais concentre plus de 63 % de la richesse du pays et près de 60 % des emplois. Il est en forte expansion et est orienté vers les services financiers, la logistique, mais aussi l'hôtellerie et l'informatique.

Enfin, le secteur primaire représente 2,5 % du PIB et 12 % des emplois. Le pays est relativement riche en ressources naturelles, les principaux minerais produits étant le charbon, le soufre, le cuivre, le plomb et le zinc. En ce qui concerne l'alimentaire, les productions les plus importantes sont le seigle, les pommes de terre, les betteraves, le blé et les produits laitiers.

Contribution au PIB et taux de chômage par province en 2015

2016	population (en milliers)	taux de chômage (en %)	contribution au PIB (en %) *
Pologne	38 433	6,2	100,0
Mazovie	5 366	5,5	22,2
Silésie	4 559	5,4	12,4
Grande-Pologne	3 482	4,8	9,7
Basse-Silésie	2 904	5,4	8,5
Petite-Pologne	3 382	5,2	7,8
Voïvodie de Łódzkie	2 485	5,6	6,1
Poméranie	2 316	5,7	5,7
Couïavie-Poméranie	2 084	7,4	4,4
Voïvodie de Lublin	2 133	8,0	4,0
Basses-Carpates	2 128	9,6	3,9
Poméranie occidentale	1 708	6,9	3,7
Varmie-Mazurie	1 436	8,8	2,7
Sainte-Croix	1 253	8,9	2,4
Podlachie	1 187	6,8	2,2
Voïvodie de Lubusz	1 017	4,7	2,2
Voïvodie d'Opole	993	5,0	2,1

Source : G.U.S

*Données de l'année 2014

La Mazovie est l'une des régions polonaises les plus riches et les plus développées. C'est dans cette région que se trouve Varsovie, la capitale du pays. La Mazovie est la région la plus grande et la plus peuplée de Pologne. En ce qui concerne l'emploi, elle a le 7ème taux de chômage le moins élevé en 2016. En 2014, c'est la région qui contribue le plus au PIB.

Commerce extérieur polonais³

L'économie polonaise est très ouverte sur le commerce extérieur et l'essentiel de ses exportations est destiné aux pays de l'Union européenne du fait de sa position géographique stratégique. Le pays jouit en effet d'une position centrale entre les pays développés de l'Europe de l'Ouest et ceux de l'Europe de l'Est, moins développés, plus tournés vers l'industrie et ayant une forte croissance. Après plusieurs années de résorption du déficit commercial, les échanges de marchandises ont, pour la seconde année consécutive, laissé apparaître un excédent commercial en 2016. Avec l'embargo russe, la structure du commerce extérieur polonais s'est recentrée vers la zone euro. La Pologne a continué à diversifier ses importations au détriment de la Russie.

Le commerce extérieur polonais s'avère relativement varié. Pour ce qui est des importations, l'Allemagne, avec une part de marché de 22,9 %, a été en 2016 le premier fournisseur du pays devant la Chine (12,4 %), la Russie (6,1 % contre 14,6 % en 2012), l'Italie (5,1 %) et la France (3,9 %). Les exportations polonaises ont elles aussi été principalement destinées à l'Allemagne (27,0 %), suivie du Royaume-Uni, (6,6 %), de la République tchèque (6,5 %), de la France (5,5 %) et de l'Italie (4,8 %).

³Inspiré de la fiche pays de la CCI France-Pologne, disponible sur <http://ccifp.pl>

Les 10 principaux fournisseurs de la Pologne

Principaux fournisseurs	part des importations
Allemagne	22,9%
Chine	12,4%
Russie	6,1%
Italie	5,1%
France	3,9%
Pays-Bas	3,7%
République Tchèque	3,5%
Etats-Unis	2,9%
Belgique	2,6%
Royaume Uni	2,6%

Source : UN Comtrade

Les 10 principaux clients de la Pologne

Principaux clients	part des exportations
Allemagne	27,0%
Royaume Uni	6,6%
République Tchèque	6,5%
France	5,5%
Italie	4,8%
Pays-Bas	4,4%
Russie	2,9%
Suède	2,9%
Espagne	2,8%
Hongrie	2,6%

Source : UN Comtrade

1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES⁴

La nouvelle politique de l'Union européenne prévoit la création d'un réseau de transport international couvrant les 28 États membres et visant à améliorer l'efficacité de l'économie et de la compétitivité européenne. La modernisation, la qualité et l'accessibilité des infrastructures, l'amélioration des activités transfrontalières et des connexions multimodales, mais aussi les trajets plus faciles et plus rapides pour les citoyens, figurent parmi les objectifs prioritaires.

La Pologne, qui joue un rôle important dans le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) doit disposer d'environ 27,4 milliards d'euros provenant du fonds de cohésion européen et

⁴ Inspiré des notes de la Commission européenne sur la Politique régionale de l'UE, disponibles sur http://ec.europa.eu/regional_policy/fr/policy/themes/transport-energy/

du fonds européen de développement régional, dans le cadre du Programme Opérationnel « Infrastructures et environnement », afin d'améliorer le transport intérieur et la connexion avec les pays voisins.

Sur la période précédente, près de la moitié des fonds alloués a été investie dans les infrastructures de transport, dont deux tiers pour le réseau routier, en grande partie pour la construction de nouvelles routes (1 886 km au total dont 1 056 km pour le RTE-T) et la mise à niveau d'autres (7 216 km). Une part importante a concerné la modernisation des lignes de chemin de fer (482 km en général dont 124 km sur le RTE-T).

Répartition modale du transport

2015	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	75,8%	17,9%	6,3%
Pologne	83,7%	16,2%	0,1%

Source : Eurostat

Le réseau routier est de loin le réseau le plus utilisé pour les transports en Pologne. Il représente près de 84 % contre 16 % pour le réseau ferroviaire. Le réseau fluvial représente une part infime de transport polonais avec seulement 0,1 %.

1.3.1. Infrastructures de transport et utilisation

Le réseau routier

Taille du réseau : 421 196 km

Autoroutes : 1 559 km

Routes nationales : 19 293 km

Routes départementales : 154 201 km

Voies communales : 246 143 km

Source : Eurostat 2015

Toutes routes confondues, le réseau routier polonais a une densité de 1 356 km pour 1 000 km². À titre de comparaison, le réseau le plus dense d'Europe est le réseau routier belge avec 4 987 km pour 1 000 km².

La Pologne possède un réseau autoroutier en bon état mais assez peu développé. De nombreux investissements ont déjà été fait dans ce sens mais certains axes doivent encore être étendus. C'est le cas de l'autoroute A1 devant relier le nord et le sud du pays, qui devrait être achevée en 2020, tout comme l'autoroute A2 qui traversera le pays d'est en ouest.

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire polonais est l'un des réseaux européens les plus importants en taille avec 37 572 km de voies. L'opérateur en charge de la construction et de l'exploitation des lignes de chemin de fer sur le territoire polonais est le groupe PKP S.A. (Société de Chemins de fer de l'État polonais).

Trafic de voyageurs : 270 millions de passagers
17,2 milliards de pax.km

Volume fret : 51 milliards de t.km

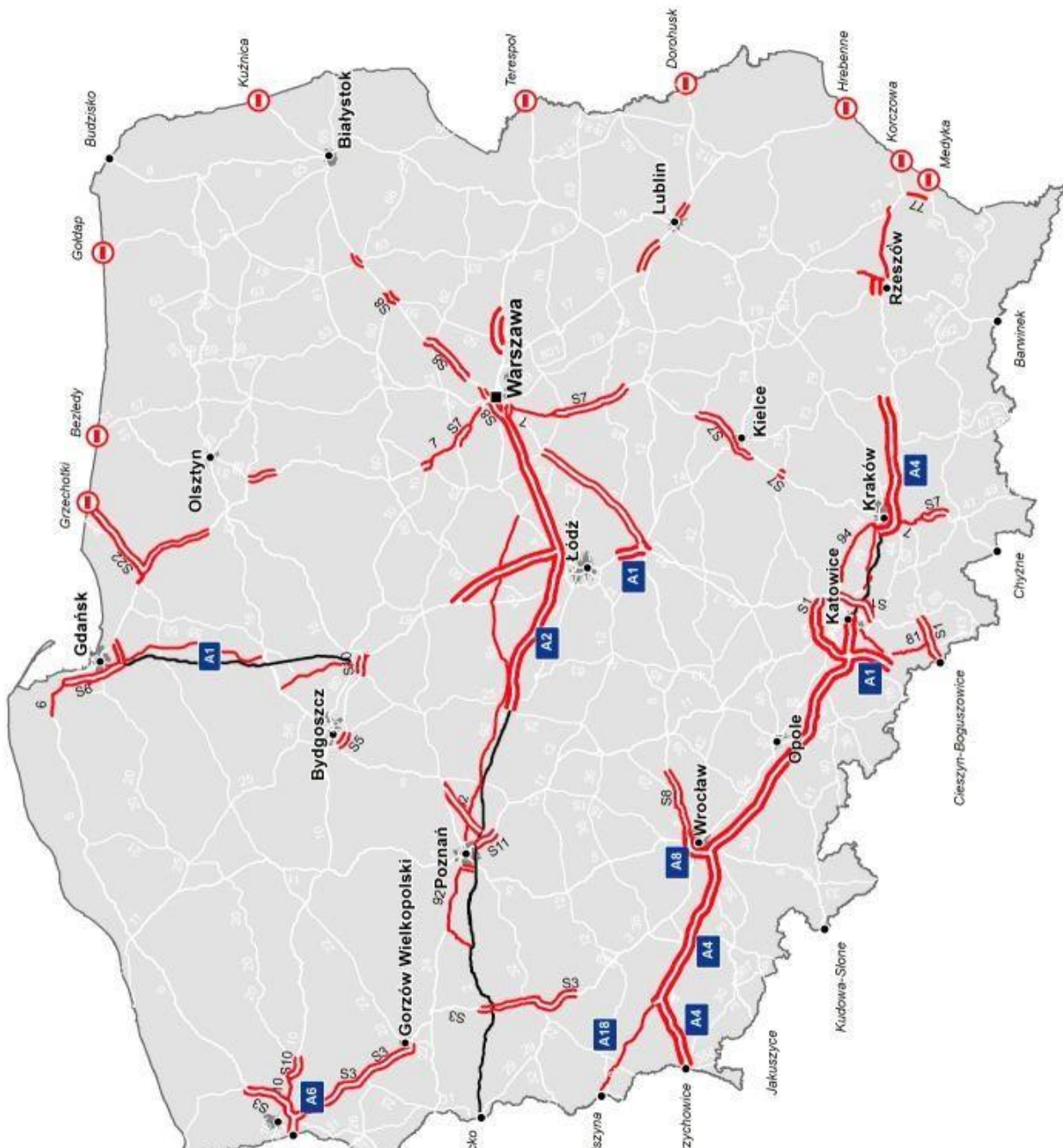
Source : Eurostat 2015

Les voies navigables

Le réseau de voies navigables polonais s'étend sur 3 655 km. Les principaux fleuves polonais sont la Vistule, l'Oder et leurs affluents. Ils sont navigables une partie de l'année et reliés entre eux par des canaux. Le principal port fluvial est le port de Szczecin (sur l'Oder). Dans le cadre du programme européen Infrastructures et environnement, la Pologne a prévu un plan de développement des voies navigables pour 2016-2020, dont l'objectif principal est le renforcement du rôle du transport par voies navigables aussi bien au niveau national qu'au niveau européen. À ce titre, un prêt de 38 millions d'euros a été accordé par la Banque européenne d'investissement.

Carte du réseau routier polonais et des routes taxées

(Double lignes rouges épaisses : autoroutes nationales, double lignes rouges fines : voies express, lignes rouges simples : routes nationales soumises à la taxe routière, lignes noires : autoroutes concédées)



1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET ENTREPRISES

1.4.1. Conjoncture du TRM

L'actualité du transport de marchandises au sein de l'Union européenne est marquée par l'opposition de point de vue entre les pays de l'Europe de l'Est et ceux de l'Europe de l'Ouest concernant la réglementation européenne sur le cabotage et le détachement de travailleurs. La question est un enjeu crucial pour la Pologne qui est le plus grand caboteur européen : 30 % de l'activité totale en UE.

Le transport routier polonais compte plus de 80 000 entreprises qui ont généré près de 25 milliards d'euros de richesses, soit plus 6 % du PIB polonais. Le secteur emploie plus de 230 000 personnes et représente l'une des plus grands secteurs avec l'agriculture et la construction. Le volume de transport s'élève à 260,7 milliards de tonnes-kilomètres, soit 5 fois plus que pour le transport ferroviaire. Cette domination est également visible en termes de transport international et de distance moyenne parcourue.

La progression de l'importance du secteur transport et entreposage dans l'économie a été réalisée principalement grâce à la croissance extrêmement rapide du nombre d'entrepreneurs polonais engagés dans le transport routier de marchandises sur les marchés européens et l'augmentation du commerce entre la Pologne et d'autres États de l'Union européenne. Les entreprises polonaises jouent notamment un rôle important en tant qu'intermédiaires dans le transport bilatéral en UE.

1.4.2. Le TRM en 2015 sous pavillon polonais

Avec 260 713 millions de tonnes-kilomètres réalisés, le TRM polonais représente 14,7 % du TRM des 28 pays membres de l'Union européenne et se classe deuxième derrière l'Allemagne. Le poids du transport international avoisine les 60 % en termes de tonnes-kilomètres réalisées. Le poids des marchandises chargées en Pologne et destinées à l'exportation (31 % du transport international) est plus important que celui des marchandises destinées à l'importation (27 %). La part du cabotage dans le transport international (en tonnes-kilomètres réalisées) n'a cessé de progresser après la fin de l'interdiction de cabotage dans les pays de l'Union européenne de mai 2009, passant de 1 % en 2008 à 6 % en 2015.

Structure du TRM sous pavillon polonais en 2015

2015	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	1 264 960	260 713	100,0%	206	23 757
Transport national	1 060 300	104 679	40,2%	99	8 211
Transport international	204 660	156 034	59,8%	762	9 808
<i>dont transport international marchandises chargées en Pologne</i>	63 601	53 252	20,4%	837	3 691
<i>dont transport international marchandises déchargées en Pologne</i>	55 756	48 864	18,7%	876	2 918
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	56 981	44 368	17,0%	779	2 547
<i>dont cabotage</i>	28 322	9 550	3,7%	337	653

Source : Eurostat

Évolution du TRM sous pavillon polonais en millions de tonnes-kilomètres

en millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM
Total	164 930	180 742	202 308	207 651	222 332	247 594	250 931	260 713	6,8%
Transport national	71 917	79 207	82 218	89 013	89 013	100 320	96 627	104 679	5,5%
Transport international	93 013	101 534	120 090	117 917	133 319	147 274	154 303	156 034	7,7%
<i>dont transport international marchandises chargées en Pologne</i>	33 801	36 137	44 049	44 479	50 891	54 296	53 594	53 252	6,7%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Pologne</i>	33 691	34 299	42 134	41 835	45 164	47 878	50 195	48 864	5,5%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	24 567	28 497	29 987	27 806	31 980	37 722	41 880	44 368	8,8%
<i>dont cabotage</i>	954	2 601	3 920	3 797	5 285	7 379	8 634	9 550	39,0%

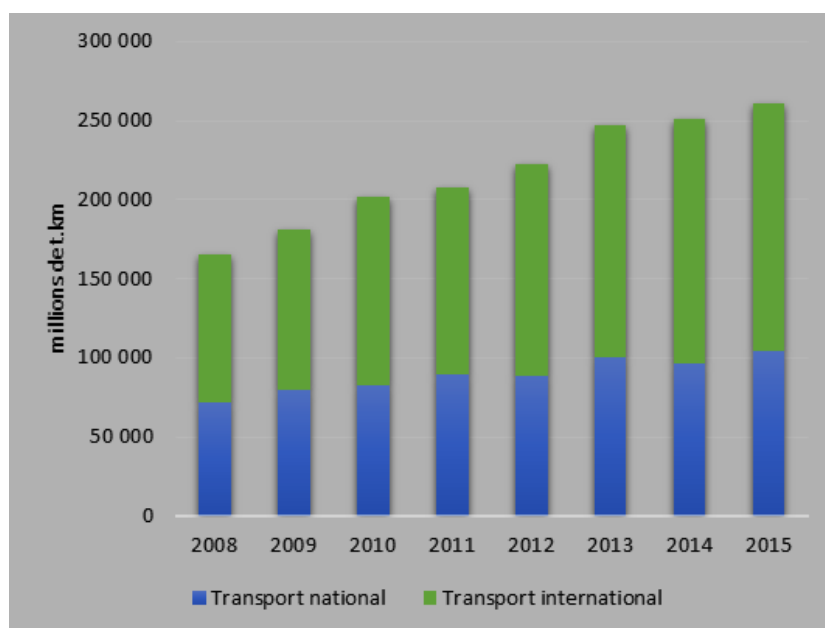
Source : Eurostat

L'activité de transport international polonais augmente plus rapidement que celle du transport national depuis plusieurs années. On observe un taux de croissance moyen de 7,7 % pour le TRM international contre 5,5 % pour le TRM national. De ce fait, la part de transport national ne cesse de reculer. Le cabotage pour la Pologne est autorisé depuis le 1er mai 2009. Il a été multiplié par 10 en sept ans.

Le pavillon polonais est leader en UE sur l'international, que soit considéré globalement ou par sous partie : bilatéral, entre pays tiers, en tant que caboteur.

En niveau, l'international réalisé par les polonais pèse autant que toute l'activité d'un pavillon comme le Royaume-Uni (quatrième pavillon européen).

Évolution du TRM national et international en millions de tonnes-kilomètres



Source : Eurostat

TRM du pavillon polonais selon la nature du transport et la charge utile

En 2015, les transports pour compte d'autrui représentent près de 90 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon polonais. La distance moyenne parcourue par les véhicules roulant pour compte d'autrui est plus de 3 fois supérieure à celle réalisée par le compte propre. On peut donc supposer une présence plus importante du compte d'autrui sur les activités longue distance et internationale. Les tracteurs routiers réalisent plus de 90 % des tonnes-kilomètres dans le TRM.

TRM du pavillon polonais selon la nature du transport – 2015

2015	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
Total	1 264 960	260 713	100,0%	206	23 757
Compte d'autrui					
	885 901	232 032	100,0%	262	18 849
Transport national	690 335	80 967	34,9%	117	5 496
Transport international	195 565	151 064	65,1%	772	9 370
dont transport international marchandises chargées en Pologne	58 488	50 534	21,8%	864	3 419
dont transport international marchandises déchargées en Pologne	52 642	47 006	20,3%	893	2 783
dont transport international entre pays tiers	56 610	44 097	19,0%	779	2 527
dont cabotage	27 826	9 427	4,1%	339	641
Compte propre					
	379 059	28 681	100,0%	76	4 908
Transport national	369 965	23 712	82,7%	64	2 715
Transport international	9 094	4 969	17,3%	546	438
dont transport international marchandises chargées en Pologne	5 113	2 718	9,5%	532	272
dont transport international marchandises déchargées en Pologne	3 114	1 858	6,5%	597	134
dont transport international entre pays tiers	371	271	0,9%	730	20
dont cabotage	496	122	0,4%	246	12

Source : Eurostat

TRM du pavillon polonais effectué par type de véhicule en 2015

2015	Marchandises transportées		Tonnes.kilomètres réalisées	
	milliers de tonnes	%	millions de t.km	%
Total	1 264 960	100,0%	260 713	100,0%
Porteur	361 484	28,6%	20 405	7,8%
Tracteur	903 476	71,4%	240 308	92,2%
Compte d'autrui				
	885 901	100,0%	232 032	100,0%
Porteur	162 086	18,3%	11 797	5,1%
Tracteur	723 815	81,7%	220 235	94,9%
Compte propre				
	379 059	100,0%	28 681	100,0%
Porteur	199 398	52,6%	8 608	30,0%
Tracteur	179 661	47,4%	20 073	70,0%

Source : G.U.S

Le cabotage

Le cabotage sous pavillon polonais représente près de 4 % de l'activité du pavillon en 2015. Le nombre de tonnes-kilomètres réalisé a été multiplié par 3,5 depuis 2008. En millions de tonnes-kilomètres, la Pologne se classe première parmi les pays caboteurs de l'Union européenne.

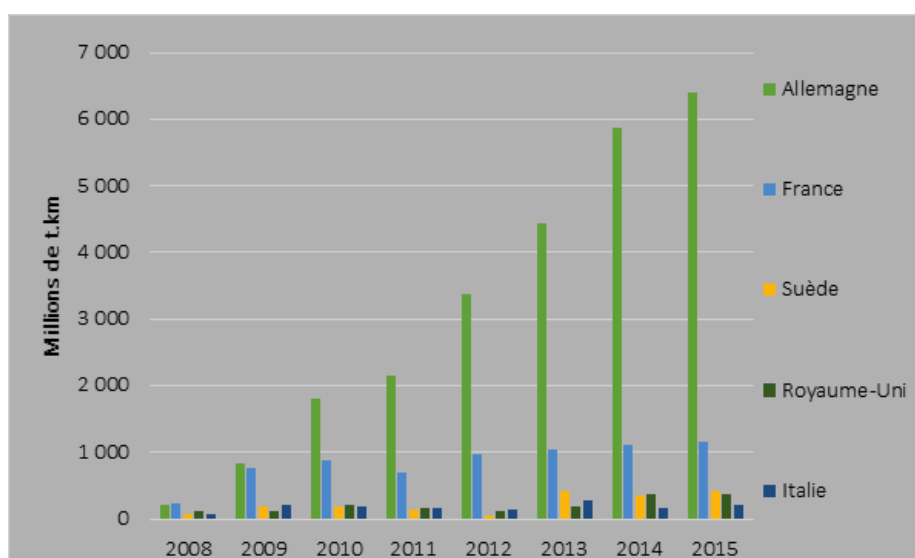
Le cabotage sous pavillon polonais

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cabotage sous pavillon polonais	954	2 601	3 920	3 797	5 285	7 379	8 634	9 550
<i>en Allemagne</i>	214	830	1 800	2 140	3 363	4 431	5 878	6 390
<i>en France</i>	239	769	886	691	973	1 041	1 105	1 156
<i>en Suède</i>	78	178	191	134	54	407	357	420
<i>en Royaume-Uni</i>	117	124	212	173	106	195	371	362
<i>en Italie</i>	61	217	187	162	143	274	162	215
Part du cabotage dans le transport polonais	0,6%	1,4%	1,9%	1,8%	2,4%	3,0%	3,4%	3,7%

Source : Eurostat

Les deux pays où le pavillon polonais cabote le plus sont l'Allemagne et la France. Le cabotage effectué en Allemagne a progressé de manière très rapide, passant de 214 millions de tonnes-kilomètres en 2008 (22,4 % du cabotage réalisé par le pavillon polonais en 2008) à plus de 6 milliards de tonnes-kilomètres en 2015 (66,9 % du cabotage polonais en 2015). Le cabotage effectué en France a également connu une forte progression entre 2008 et 2009 avant de croître de manière plus modérée. La part du cabotage effectué en France est ainsi passée de 25 % en 2008 à 12 % en 2015.

Évolution du cabotage sous pavillon polonais dans les 5 principaux pays



Source : Eurostat

Le cabotage en Pologne

en millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cabotage du pavillon polonais	954	2 601	3 920	3 797	5 285	7 379	8 634	9 550
TCAM du cabotage du pavillon polonais	39,0%							
Cabotage en Pologne	43	42	181	70	104	68	89	99
Taux de pénétration du cabotage*	0,06%	0,05%	0,22%	0,08%	0,12%	0,07%	0,09%	0,09%
Part de marché du cabotage**	0,08%	0,08%	0,31%	0,11%	0,16%	0,09%	0,12%	0,12%

Source : Eurostat

* cabotage sous pavillon étranger / (transport national total du pays où se déroule le cabotage)

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

Malgré le faible poids du cabotage (moins de 4 %) dans l'activité du pavillon polonais, son taux de croissance reste élevé sur les 8 dernières années, +39 %. Ainsi, la Pologne est de loin le premier caboteur en Europe. En ce qui concerne le cabotage des autres pavillons sur le territoire polonais, son volume d'activité demeure très faible et peine à décoller. En 2015, la Pologne a caboté 100 plus qu'elle n'a été cabotée.

Entreprises de transport du TRM polonais

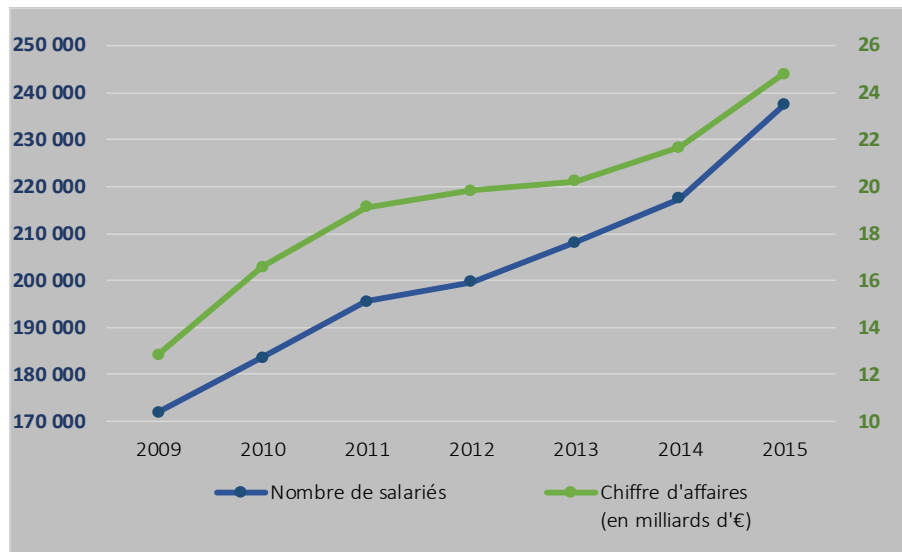
Entreprises et véhicules du secteur TRM

Année	Nombre d'entreprises	Parc véhicules moteurs
2009	74 645	2 797 000
2010	77 992	2 981 600
2011	83 870	3 130 800
2012	81 020	3 178 000
2013	76 620	3 242 400
2014	78 484	3 340 616
2015	82 775	3 427 965

Source : Eurostat

Entre 2009 et 2015, le nombre d'entreprises dans le secteur du transport de marchandises a augmenté de 11 %. Sur cette période, le maximum est atteint en 2011 avec près de 84 000 entreprises recensées. L'effectif décroît ensuite jusqu'en 2013, avant de retrouver une tendance haussière pour atteindre 82 775 entreprises en 2015. Le nombre de véhicules (camions et tracteurs confondus) a progressé de plus de 20 % sur 6 ans.

Evolution du nombre de salariés et chiffre d'affaires du secteur TRM



Source : Eurostat

Le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret n'a cessé d'augmenter depuis 2009. Après une période de ralentissement entre 2011 et 2013, la croissance redevient plus soutenue, jusqu'à atteindre 24,8 milliards d'euros en 2015, soit près du double de l'année 2009.

Depuis 2009, le nombre de salariés du secteur croît de moyenne quasi constante. Entre 2009 et 2015, le taux de croissance annuelle moyen est de 5,5 %. En 2015, le secteur du TRM polonais compte plus de 237 000 salariés contre 172 000 en 2009.

Chiffres-clés sur l'emploi dans le TRM en Pologne – 2015

Nombre d'entreprises	82 775
CA - millions €	24 782
Coût de personnel - millions €	2 055
Dont salaires et traitements - millions € (a)	1 702
Dont charges sociales - millions € (b)	353
Taux de charges patronales apparent (b/a)	20,7%
Nombre de personnes occupées	326 652
Dont personnes occupées non rémunérées	89 279
Dont nombre de salariés	237 373
Part des salariés dans l'effectif total	72,7%
Nombre de personnes occupées par entreprise	4
Coût moyen du personnel salarié en €	8 700
Valeur ajoutée par salarié en €	20 000
CA par personne occupée en €	75 900
Investissement per personne occupée en €	3 900
Taux d'investissement (Investissement/CA)	5,1%

Source : Eurostat

2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN POLOGNE

2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

Les différentes parties en présence dans le secteur du TRM sont :

- l'association professionnelle des entreprises de TRM
- les syndicats de travailleurs
- l'Institut du transport routier
- l'Inspection du transport routier

L'association professionnelle des entreprises de TRM international, ZMPD

Le ZMPD a été créé en 1957 et compte aujourd'hui au total plus de 4 500 entreprises membres avec un parc de près de 200 000 véhicules. Le ZMPD est membre de l'IRU. Il n'a pas de représentations régionales.

Le ZMPD a pour principales missions :

- Aider les entreprises membres dans les opérations de transport à l'international en relayant toutes les informations qui leur sont nécessaires.
- Assister les entreprises membres en cas de problèmes rencontrés sur la route à l'international.
- Participer à la production législative. Le ZMPD est consulté par différents organismes nationaux et européens légiférant sur le transport routier de marchandises. Il ne dispose cependant pas de représentation à Bruxelles.

En plus de ces missions, le ZMPD est l'unique distributeur de carnets TIR en Pologne.

Le ZMPD ne dispose pas véritablement de cellules de recherche et ne réalise pas d'analyse de coûts. En fonction des besoins, il fait appel à différents organismes pour la production de statistiques tels que l'ITS (Instytut Transportu Samochodowego – Institut du transport routier), le GITD (Inspection du transport routier) et des experts externes.

Il existe environ une trentaine d'organisations professionnelles pour le transport routier de marchandises en Pologne dont les membres sont des transporteurs nationaux et internationaux. Ces organisations sont principalement locales. Le ZMPD se positionne comme l'organisation la plus ancienne et la plus importante.

Les syndicats de travailleurs

Il existe en Pologne des syndicats de conducteurs tels que NZZ Kierowców ou encore ZZ Kierowców w Polsce. Toutefois, ceux-ci regroupent également le secteur du transport routier de passagers. D'après le ZMPD, un nombre très minoritaire de conducteurs adhère à ces syndicats, le recours à ceux-ci n'intervenant que dans les situations de conflit avec les employeurs.

[L'institut de transport routier, ITS](#)

L'Institut du transport routier (Instytut Transportu Samochodowego, ITS) est un institut de recherche indépendant sur le transport routier, dont les objectifs sont les suivants :

- l'amélioration du fonctionnement et de l'organisation du transport routier,
- la réduction des externalités négatives du transport routier notamment en termes de sécurité et d'environnement,
- le développement de solutions technologiques pour l'industrie automobile, y compris l'amélioration du matériel roulant et des équipements.

L'objet de l'Institut est de mener, coordonner et diffuser les travaux de recherche et développement dans le domaine du transport routier. En outre, l'Institut du transport routier est l'organisme en charge de l'organisation des examens permettant l'obtention du certificat de capacité professionnelle. Il est composé d'un conseil scientifique de 20 membres, élus par des universitaires pour un mandat de 4 ans. Le conseil scientifique actuel a été institué en 2016 et sera renouvelé en 2020.

[L'inspection du transport routier, GITD](#)

Objectifs et mission de l'Inspection du transport routier

Etabli par la loi du 06 septembre 2001 sur le transport routier, l'Inspection du transport routier (Główny Inspektorat Transportu Drogowego, GITD) a pour mission d'assurer une concurrence loyale dans le domaine de la route, d'améliorer la sécurité routière et de protéger l'environnement.

Le GITD dispose d'une antenne spécialisée dans le transport routier international, le Bureau pour le transport routier international (Biuro do Spraw Transportu Międzynarodowego). C'est cette entité qui attribue notamment les autorisations étrangères et les licences pour le transport international.

Les activités de contrôle et de surveillance de l'Inspection du transport routier (GITD) contribuent à :

- améliorer la sécurité dans le transport routier,
- améliorer les conditions sociales dans le secteur du transport routier,
- prévenir la dégradation des routes,
- assurer le respect des conducteurs et entreprises de transport routier,
- empêcher les violations des règles du marché en raison d'une concurrence déloyale,
- protéger l'environnement,
- améliorer le système de gestion de la qualité,
- empêcher la corruption.

L'Inspection du transport routier est habilitée à effectuer des contrôles sur la route ou dans les locaux de l'entreprise portant principalement sur :

- les documents et le respect des conditions de détention des licences et autorisation,
- le respect des règles de circulation,
- l'état technique des véhicules,
- le respect des dispositions relatives au temps de travail et temps de conduite,
- le respect des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses, d'animaux, de denrées périssables,
- le contrôle des carburants utilisés.

Organisation de l'Inspection du transport routier

L'Inspection du transport routier interagit avec différents organismes tels que la police, les gardes-frontières, les douanes, les services vétérinaires, l'inspection national du travail ou encore l'inspection du commerce. Alors que les services de police assurent les contrôles liés à la sécurité routière, l'Inspection du transport routier, qui dépend du ministre compétent dans les transports, supervise l'ensemble du secteur des transports. Ses statuts et son fonctionnement sont définis par voie de décret par le Conseil des ministres. Elle est organisée de manière décentralisée avec :

- Un inspecteur en chef nommé par le ministre compétent dans les transports qui dirige l'Inspection du transport routier et coordonne, supervise, surveille les inspecteurs locaux.
- Un réseau d'inspecteurs localisés dans les 16 Voïvodies. 570 inspecteurs ont été recensés sur le site internet de l'Inspection. Un inspecteur local en chef est nommé par le gouverneur et supervise l'ensemble des inspecteurs locaux.

Le fonctionnement des inspections locales est défini conjointement par le ministre des Transports et le ministre de l'Administration publique.

2.2. MODALITES DE CREATION D'UNE ENTREPRISE

2.2.1. Les formes légales d'entreprises

En Pologne, il existe quatre principaux types d'entreprises qui diffèrent selon la nécessité d'apporter un capital initial ou encore selon l'étendue de la responsabilité des associés :

- La Spolka ackjna (SA) : Elle peut être comparée à une société anonyme. Elle exige un capital minimum dont 25 % seront libérés à l'enregistrement. La responsabilité des associés est limitée au montant des apports.
- La Spolka zoograniczona odpowiedzialnoscia (ZOO) : Elle s'apparente à une société anonyme à responsabilité limitée (SARL). Un capital minimum est nécessaire. Comme pour la SA, la responsabilité des associés est limitée au montant des apports.
- La Spolka jawna (RP) : C'est une forme légale désignant un partenariat général. Il n'y a pas de restriction sur le montant du capital minimum et la responsabilité des associés est limitée au montant des apports.

- La Spolka komandytowa(LP) : C'est un partenariat à responsabilité limitée. On y compte au moins deux partenaires et associés, et le capital n'est pas soumis à un montant minimum. Contrairement aux partenariats généraux, la responsabilité des associés est limitée.

2.2.2. Créer une entreprise en Pologne

Le délai pour la création d'une entreprise en Pologne est considérablement supérieur aux autres pays d'Europe de l'Est.

La première étape consiste à effectuer une demande d'inscription au Registre Central des Informations sur l'activité économique (CEIDG). La demande d'inscription doit être accompagnée d'une déclaration sur l'absence d'interdictions de l'exercice de l'activité économique. Après validation du dossier, un courrier sera adressé à l'entrepreneur, confirmant l'inscription de l'entreprise. Les données figurant sur la demande d'inscription au CEIDG sont envoyées à l'administration fiscale compétente, au centre des statistiques et à l'Établissement d'assurances sociales.

L'entrepreneur doit effectuer une demande d'immatriculation REGON (SIRET), étape indispensable pour pouvoir ouvrir un compte auprès d'une banque commerciale locale et y déposer le capital de l'entreprise. D'autres documents sont demandés dans le cadre de cette procédure, à l'instar des documents d'identité des titulaires du compte (directeur, partenaires et associés désignés).

L'entreprise doit également s'inscrire auprès :

- du bureau des impôts, afin d'effectuer une demande d'identification fiscale et se voir attribuer un numéro de TVA,
- de la sécurité sociale afin d'obtenir un numéro d'immatriculation dit ZUS.

La constitution de l'entreprise doit être notariée auprès du registre national judiciaire (Krajowy Rejestr Sadowy). Plusieurs documents sont demandés dans le cadre de cette démarche : une demande écrite d'immatriculation, les statuts et la constitution de l'entreprise, la signature des membres de la direction, une déclaration de tous les membres de la direction attestant que le capital initial a été entièrement libéré et, éventuellement, une confirmation de cette libération par une banque ou une institution d'investissement.

2.2.3. Capacité professionnelle

Transposant l'acquis communautaire, la Pologne a soumis l'accès à la profession à la détention d'un certificat de capacité professionnelle. Ce certificat, conditionné à la réussite d'un examen par le transporteur, est délivré par l'Institut des Transports Routiers.

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

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

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

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

- Droit social
- Droit fiscal
- Gestion commerciale et financière de l'entreprise
- Accès au marché
- Normes techniques
- Sécurité routière

Il est composé de questions et d'une étude de cas.

L'examen est passé devant une commission composée de représentants de l'administration centrale des transports, des organisations professionnelles, d'organismes de formation et de centres d'examen. Le président de la commission est désigné par le ministre de l'Infrastructure.

L'Institut de transport routier, quant à lui, est l'organisme en charge de l'organisation des examens et de la délivrance des certificats.

Depuis fin 2011, suivant le règlement européen n°1071/2009 concernant l'exercice de la profession de transporteur par route, l'obtention de la capacité professionnelle passe obligatoirement par la voie de l'examen.

L'accès via l'expérience professionnelle a disparu le 4 décembre 2011, excepté pour les personnes ayant, au 4 décembre 2009, 10 ans d'ancienneté dans la direction d'une entreprise de transport.

La liste des diplômes donnant équivalence à l'attestation de capacité est plus strictement limitée.

Malgré le caractère facultatif de la formation professionnelle, en pratique, la majorité des candidats à l'examen désormais obligatoire suivent un stage de formation dans un des 300 centres disponibles sur le territoire polonais. Dans la majorité des cas, les stages de formation sont organisés par des associations professionnelles du transport routier ou par des institutions professionnelles spécialisées dans la formation. Le ZMPD est très actif dans l'organisation des stages de formation.

2.2.4. Accès au marché du TRM

Avant d'opérer sur le marché du TRM, le règlement européen n° 1071/2009 impose que chaque entreprise du TRM emploie un professionnel de transport, appelé également « gestionnaire de transport ». En effet, il s'agit d'une personne titulaire de l'attestation de capacité professionnelle dont les conditions d'obtention sont détaillées ci-dessus. Ce gestionnaire est censé assumer la « direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise ».

Ce gestionnaire de transport doit résider dans l'Union européenne et avoir un lien réel avec l'entreprise en étant soit employé, directeur ou encore en étant le dirigeant. L'entreprise et le gestionnaire doivent être liés par un contrat qui précise les responsabilités et les tâches du gestionnaire de transport.

Le règlement permet aux entreprises qui n'ont pas de gestionnaire de recourir aux services d'un gestionnaire extérieur. Un même gestionnaire externe peut exercer son activité dans 4 entreprises pour un total de 50 véhicules. Dans le cas des grands groupes, un gestionnaire est habilité à gérer la maison mère et les filiales.

Une fois la condition de gestionnaire de transport remplie, les entreprises doivent obtenir une licence pour réaliser des opérations de transport routier au niveau national comme au niveau international. Les conditions d'obtention de la licence en Pologne suivent les règles définies par les règlements européens n°1071/2009 et 1072/2009.

La licence est délivrée à une entreprise pour une période limitée d'un minimum de 2 ans et d'un maximum de 10 ans renouvelable.

Le règlement n°1071/2009 introduit une nouvelle condition à remplir pour l'accès à la profession à savoir la condition d'établissement en plus de l'honorabilité professionnelle, de la capacité financière et de la capacité professionnelle. En Pologne, la loi impose également la condition dite de « moyens techniques » qui oblige l'entrepreneur à être en règle avec les contrôles techniques des véhicules utilisés. Toutes les autres conditions qui représentaient des spécificités locales lors de la réalisation de la précédente étude CNR sur le TRM polonais ont été harmonisées avec la réglementation européenne.

La nouvelle condition d'établissement prévoit l'obligation, pour chaque entreprise de transport routier inscrite au répertoire des entreprises polonaises (Krajowy Rejestr Sądowy, registre judiciaire national, dépendant du ministère de la Justice polonais) de disposer en Pologne d'une représentation administrative. Cet établissement, dont l'adresse est obligatoirement enregistrée auprès de l'administration locale, doit contenir l'ensemble des documents devant être présentés lors d'un contrôle en entreprise.

Une décision administrative prise par le ministre compétent dans le domaine des transports permet de donner, refuser ou enlever la licence. Le ministère doit fournir autant de duplicata de la licence que de véhicules. Chaque véhicule doit détenir un duplicata de la licence.

C'est le Bureau pour le Transport International qui, physiquement, délivre les licences pour le transport international pour le compte du GITD. En revanche, les licences pour le transport national sont délivrées par les administrations locales.

Autorisations spécifiques

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

Ces autorisations sont attribuées par une commission publique composée de 7 personnes et nommée par le ministre compétent dans le domaine des transports.

L'obtention de cette autorisation est principalement conditionnée à la détention d'un certificat technique attestant que chaque véhicule est habilité à réaliser une opération de transport de marchandises international.

C'est ce même ministre qui définit et délivre les certificats techniques conformément aux directives européennes, la directive 96/96/WE modifiée par la directive 1999/52/WE.

2.3. FISCALITE GENERALE

2.3.1. Impôt sur le revenu des personnes physiques (IRPP)

Les personnes imposables au titre de l'impôt sur le revenu sont les Polonais et les étrangers qui résident et séjournent en Pologne.

L'assiette de l'IRPP est composée de tous les revenus à l'exception des revenus de certaines activités agricoles. Le montant imposable inclut les salaires, primes, revenus provenant de vente ou locations et de certains avantages en nature.

Chaque personne physique doit déclarer annuellement ses revenus et payer l'impôt avant le 30 avril de l'année suivante, déduction faite des acomptes mensuels réglés par l'employeur en vertu du prélèvement à la source.

En 2016, les seuils d'imposition de l'IRPP étaient les suivants :

Revenus annuels en PLN	Taux d'imposition
En dessous de 3 091 PLN (719 €)	Pas d'imposition
De 3 091 PLN à 85 528 PLN (19 890 €)	18 % - 556,02 PLN (soit -129 € de crédit d'impôt)
Plus de 85 528 PLN	14 839,09 PLN (3 452 €) + 32 % de l'excédent de 85 528 PLN

2.3.2. Impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés concerne toutes les personnes morales ayant leur siège social ou leurs conseils de direction en Pologne. L'exercice fiscal s'étend sur 12 mois consécutifs correspondant à l'année civile. Le revenu imposable correspond au bénéfice net comptable, soit la différence entre les produits et les charges.

Le taux de l'IS est en 2017 de 19 %.

2.3.3. TVA

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

Le taux standard de la TVA est de 23 % depuis 2011 en Pologne. Il existe cependant des taux minorés de 8 %, 5 % et 0 %.

Le taux de 8 % s'applique aux produits agricoles, agroalimentaires, engrais, matières premières pharmaceutiques, certains médicaments, construction et vente de logement, services de radios, télévision, transport en commun de passagers et services culturels.

Le taux de 5 % est prévu pour quelques produits agricoles spécifiques, les jus de fruits, les livres et autres publications publiques.

Enfin, le taux de 0 % s'applique aux exportations, à l'acquisition de services financés par des fonds d'aide étrangers, aux équipements informatiques destinés aux établissements de science, d'enseignement et institutions de charité.

2.4. FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR DU TRM

2.4.1. Taxe à l'essieu ou taxe sur les véhicules

Cette taxe est collectée par les provinces qui déterminent les taux d'imposition en fonction de la catégorie du véhicule et de son PTAC dans les limites fixées par le ministère des Finances. Les tarifs ci-dessous présentent le cas de figure le plus souvent rencontré durant les entretiens, dans les entreprises polonaises, pendant la réalisation de ce rapport.

En 2017, les taxes annuelles sur les véhicules dans la région de Cracovie sont :

1) Camion porteur avec une masse maximale admissible:

- a) plus de 3,5 tonnes jusqu'à 5,5 tonnes compris : 732 PLN (170 €)
- b) plus de 5,5 tonnes jusqu'à 9 tonnes compris : 1 260 PLN (293 €)
- c) plus de 9 tonnes et moins de 12 tonnes : 1 500 PLN (349 €)
- d) égale ou supérieure à 12 tonnes et inférieure à 29 tonnes : 2 952 PLN (686,50 €)
- e) 29 tonnes et plus
 - le nombre d'axes - deux : 2 952 PLN (686,50 €)
 - le nombre d'axes - trois : 2 952 PLN (686,50 €)
 - le nombre d'axes - quatre et plus : 3 000 PLN (698 €)

2) Tracteur destiné à être utilisé avec une semi-remorque ou une remorque, dont la masse brute est admissible dans une combinaison de véhicules:

- a) de 3,5 tonnes et moins de 12 tonnes : 1 800 PLN (419 €)
- b) égale ou supérieure à 12 tonnes et inférieure à 31 tonnes
 - le nombre d'axes - deux : 2 244 PLN (522 €)
 - le nombre d'axes - trois : 2 244 PLN (522 €)
- c) à partir de 31 tonnes jusqu'à 36 tonnes
 - le nombre d'axes - deux : 2 328 PLN (541 €)
 - le nombre d'axes - trois : 2 244 PLN (522 €)
- d) plus de 36 tonnes et moins de 40 tonnes
 - quel que soit le nombre d'axes : 2 952 PLN (686,50 €)
- e) 40 tonnes et plus
 - le nombre d'axes - deux : 2 952 PLN (686,50 €)
 - le nombre d'axes - trois : 3 036 PLN (698 €)

3) Remorque ou semi-remorque qui, avec le véhicule tracteur, a une masse brute admissible:

- a) à partir de 7 tonnes et moins de 12 tonnes : 1 308 PLN (304 €)
- b) égale ou supérieure à 12 tonnes et inférieure à 33 tonnes
 - quel que soit le nombre d'axes : 1 716 PLN (399 €)
- c) à partir de 33 tonnes jusqu'à 36 tonnes
 - nombre d'axes - un : 1 716 PLN (399 €)
 - nombre d'axes - deux : 1 740 PLN (405 €)
 - nombre d'axes - trois : 1 716 PLN (399 €)
- d) plus de 36 tonnes et moins de 38 tonnes
 - quel que soit le nombre d'axes : 2 172 PLN (505 €)
- e) 38 tonnes et plus
 - le nombre d'axes - un : 2 172 PLN (505 €)
 - le nombre d'axes - deux : 2 232 PLN (519 €)
 - le nombre d'axes - trois : 2 172 PLN (505 €)

Les personnes redevables sont toute personne physique ou morale propriétaire de moyens de transport répondant aux caractéristiques indiquées dans la grille. Le paiement de cette taxe est échelonné en deux versements au 15 février et 15 septembre.

2.4.2. Taxation des routes⁵

En 2011, le système ViaTOLL a remplacé la vignette par un système électronique (technologie GPS) permettant aux usagers des infrastructures routières de payer directement les péages en fonction de leur utilisation. Au lancement du système, 1 565 km de routes, essentiellement des autoroutes, étaient couverts. Après des extensions successives, fin 2016, le système couvrait l'intégralité des autoroutes polonaises non concédées et des routes express nationales pour atteindre plus de 3 000 km. Le ministère des infrastructures prévoit d'étendre le système ViaTOLL à l'intégralité des routes nationales à l'horizon 2020, soit sur plus de 8 000 km de routes supplémentaires.

Le système ViaTOLL est obligatoire pour tous les véhicules à moteur dont le PTAC excède 3,5 T. Il s'applique à toutes les sections d'autoroutes et de routes nationales gérées par la société GDDKiA.

Le paiement se fait au travers d'un outil embarqué, appelé ViaBox qui remplace l'ancienne vignette.

Illustration de badge ViaTOLL



Tarifs des péages ViaTOLL selon le type de route en 2017

Catégorie du véhicule	Taux du péage pour 1 km parcouru sur les autoroutes et voies express							
	Classe du véhicule EURO en fonction des émissions							
	Max EURO 2.		EURO 3		EURO 4		Min EURO 5	
	PLN	€	PLN	€	PLN	€	PLN	€
Véhicule avec un PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes	0,40	0,09	0,35	0,08	0,28	0,07	0,20	0,05
Véhicule avec un PTAC supérieur à 12 tonnes	0,53	0,12	0,46	0,11	0,37	0,09	0,27	0,06
Autobus quel que soit leur PTAC	0,40	0,09	0,35	0,08	0,28	0,07	0,20	0,05

Catégorie du véhicule	Taux du péage pour 1 km parcouru sur les routes nationales							
	Classe du véhicule EURO en fonction des émissions							
	Max EURO 2.		EURO 3		EURO 4		Min EURO 5	
	PLN	€	PLN	€	PLN	€	PLN	€
Véhicule avec un PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes	0,32	0,07	0,28	0,07	0,22	0,05	0,16	0,04
Véhicule avec un PTAC supérieur à 12 tonnes	0,42	0,10	0,37	0,09	0,29	0,07	0,21	0,05
Autobus quel que soit leur PTAC	0,32	0,07	0,28	0,07	0,22	0,05	0,16	0,04

Source : ViaTOLL

⁵ Informations disponibles sur le site internet de ViaToll : <https://www.viatoll.pl/>

2.4.3. Droits d'accise sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CEE puis 2008/118/CEE, la Pologne a mis en place un système de droit d'accise dès le début des années 1990.

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

Les lois du 23 janvier 2004 et du 6 décembre 2008 définissent les conditions d'applications de ces droits.

Le prix des droits n'a pas été modifié depuis 2004 et sont les suivants en 2017 :

- Diesel : 34,67 €/1 000 litres ⁶
- Gaz pour moteurs de propulsions liquéfiés 695 PLN/1 000 litres (174 €/1 000 litres) et gaz à l'état gazeux 100 PLN/1 000 litres (25 €/1 000 litres)
- Huiles lubrifiantes : 1 180 PLN/1 000 litres (295 €/1 000 litres)

À ce jour, il n'y a pas de remboursement partiel des droits d'accise en Pologne pour les entreprises du transport routier de marchandises.

2.5. REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

2.5.1. Durée hebdomadaire

Le régime de travail présenté ci-dessous est le régime dit « normal », c'est-à-dire ne nécessitant l'application d'aucune disposition dérogatoire, sectorielles ou individuelle.

- La durée du travail est limitée à 8 heures par jour et à 40 heures par semaine,
- La semaine de travail s'étend du lundi au samedi (au plus tard),
- La nuit (entre 20 heures et 6 heures) n'est pas travaillée,
- Le repos des jours fériés est respecté.

Tout régime dérogatoire à ce schéma classique nécessite, outre la modification du règlement de travail, de bénéficier d'une dérogation.

2.5.2. Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

Le droit aux congés payés d'un travailleur, au cours de l'année où les congés payés sont pris, est déterminé par les prestations que celui-ci a fournies durant l'année précédente.

La durée des congés payés dépend souvent de l'ancienneté du salarié. Pour un salarié ayant moins de 10 ans d'ancienneté, les congés payés sont de 20 jours ouvrés par an. Au-delà de 10 ans d'ancienneté, ils sont de 26 jours ouvrés par an.

⁶ Pour information, en France, la TIC est de 43,71 € par hectolitre au 15 juillet 2011, soit 437,1 €/1 000 litres

Le nombre de jours fériés en Pologne est de 13 jours.

On retrouve également des jours de congés pour situation exceptionnelle équivalents à ceux que l'on connaît dans la législation de travail française (mariage, naissance, décès, etc.).

Dans le TRM, certaines entreprises n'hésitent pas à accorder des jours de congés payés supplémentaires pour récompenser les meilleurs conducteurs. En revanche, les entreprises imposent souvent en pratique la période de prise des congés payés pour qu'elle coïncide avec les périodes creuses pour la société.

Les absences pour maladie donnent souvent lieu à des congés payés imposés par l'entreprise.

Pour certains cas où le conducteur réalise des grandes tournées européennes de 3 à 6 semaines, les congés payés du conducteur sont souvent utilisés comme un outil pour optimiser le temps de travail de celui-ci. Il coïncide donc souvent avec les périodes de retour du conducteur à la base et remplace parfois le repos obligatoire.

2.5.3. Le contrat de travail

Il existe en Pologne le contrat de travail à durée indéterminée ainsi que le contrat de travail à durée déterminée pouvant avoir un objet spécifique. Le contrat d'essai complète la liste.

- **Contrat de travail à durée indéterminée** : Il s'agit du contrat de droit commun. Le délai de préavis doit être spécifié dans le contrat. Sinon, les délais règlementaires classiques s'appliquent selon l'ancienneté du salarié :
 - 2 semaines pour une ancienneté de moins de 6 mois,
 - 1 mois pour une ancienneté entre 6 mois et 3 ans,
 - 3 mois pour une ancienneté d'au moins 3 ans.
- **Contrat de travail à durée déterminée** : Depuis février 2016, la loi concernant les contrats à durée déterminée a été modifiée. Désormais, ce type de contrat ne peut excéder la durée maximale totale de 33 mois entre une personne et une société, contrairement à une durée non limitée auparavant. Le nombre de contrats à durée déterminée entre une entreprise et un même employé ne peut être supérieur à 3. Le délai de préavis pour la terminaison d'un contrat à durée déterminée est de :
 - 2 semaines si la durée est inférieure à 6 mois,
 - 1 mois si la durée est égale ou supérieure à 6 mois.
- **Contrat de travail à durée déterminée de remplacement** : Ce type de contrat correspond à un CDD classique mais ne comprend pas de date de fin de contrat. Il n'est pas limité à 33 mois. La fin du contrat correspond au retour du salarié remplacé. Les délais de préavis sont les mêmes que pour les CDD classiques. Si le contrat a une durée de plus de 3 ans, le délai de préavis est porté à 3 mois.
- **Contrat de travail à durée déterminée pour l'exécution d'une tâche déterminée** : ce type de contrat correspond à un CDD classique mais ne comprend pas de date de fin

de contrat. La fin du contrat correspond à l'accomplissement de ladite tâche. Ceci est souvent utilisé dans le BTP comme un contrat de chantier. Les délais de préavis sont les mêmes qu'un CDD classique.

La période d'essai n'existe pas en tant que telle en Pologne. Elle doit en effet faire l'objet d'un « contrat d'essai » distinct, qui n'est jamais obligatoire et dont la durée maximale est de 3 mois, non renouvelable. Chaque partie peut y mettre fin, sans justification, moyennant des délais de préavis très brefs.

La rupture du contrat peut se faire suite à une démission, un licenciement ou un accord entre les deux parties. Une différence notable avec la situation en France résulte de la possibilité pour le salarié de proposer une modification de son contrat de travail et de le rompre si celle-ci est refusée. Ainsi, le salarié qui demande une augmentation de salaire a la possibilité de résilier son contrat de travail en cas de refus par son employeur d'accéder à sa requête.

Comme dans la loi française, dans le cas d'un licenciement d'un salarié en CDI, l'employeur est tenu de notifier le motif. Il a été admis par la Cour Suprême que procéder à des licenciements en vue de remplacer des salariés par d'autres constituait un motif valable dans la mesure où les performances de l'entreprise sont améliorées.

Le contrat de travail doit être signé entre les deux parties et précise le type de contrat ainsi que les conditions de travail (horaires, lieu). Il doit également définir les conditions de rémunération.

2.5.4. Rémunération

Le salaire minimum polonais d'un montant brut de 2 000 PLN s'applique à toutes les catégories de salariés. En effet, le salaire minimum polonais a augmenté de plus de 44 % (en zlotys) depuis la précédente étude du CNR en 2011. En revanche, son augmentation a été partiellement estompée (+30 % entre janvier 2011 et janvier 2017) par la dévaluation du zloty face à l'euro. Depuis janvier 2017, le zloty semble se renforcer contre l'euro, situant le salaire minimum polonais à 476 euros par mois en décembre 2017.

Le salaire minimum polonais depuis janvier 2012, exprimé en euros



Les conventions collectives n'existent pratiquement pas dans le secteur privé à l'exception de quelques entreprises anciennement publiques, tels que les chemins de fer polonais.

2.5.5. Cotisations sociales

Le système de sécurité sociale polonais repose sur trois piliers ayant des cotisations spécifiques. Les deux premiers piliers sont obligatoires, contrairement au troisième. Ce troisième pilier peut être comparé au système des mutuelles de santé et des contrats de prévoyance facultatifs ou des fonds de retraite privés.

Cotisations sociales en Pologne, 2017	
Cotisations employeur calculées sur le brut	21,98%
Cotisation retraite	9,76%
Cotisation pension invalidité	6,50%
Cotisation absence maladie	0,00%
Cotisation assurance accident pour le TRM	1,67%
Cotisation fonds du travail	2,45%
Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	0,10%
Fonds de pension facultatif	1,50%
Cotisations employé calculées sur le brut	13,71%
Cotisation retraite	9,76%
Cotisation pension invalidité	1,50%
Cotisation absence maladie	2,45%
Cotisation assurance accident pour le TRM	0,00%
Cotisation fonds du travail	0,00%
Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	0,00%
Fonds de pension facultatif	0,00%
Autres charges sociales obligatoires calculées sur le net après impôt	16,75%
Cotisation mutuelle obligatoire	9,00%
Cotisation retraite complémentaire	7,75%

Le taux sur la cotisation pour l'assurance des accidents de travail est un taux moyen constaté lors des entretiens en entreprises. Il s'agit d'un calcul spécifique adapté au secteur du TRM.

Le fonds de pension facultatif semble entrer dans les habitudes des entreprises. Le paiement de cette cotisation est donc généralisé à travers la Pologne. Ainsi, le tableau ci-dessus tient compte de cette cotisation facultative dans le total des cotisations employeur.

2.6. REGLEMENTATION DU TRAVAIL SPECIFIQUE AU TRM

La loi polonaise sur le temps de travail des conducteurs du 16 avril 2004 transpose la directive européenne 2002/15/CE. Dans ses modifications, elle apporte également des précisions sur le règlement européen 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos dans le transport par route. Bien que ce ne soit nécessaire, plusieurs articles de ce règlement se trouvent donc repris dans la réglementation nationale. Les règles s'appliquent tant pour les transports pour compte propre que pour les transports pour compte de tiers. La réglementation polonaise respecte également le règlement 165/2017 relatif au tachygraphe dans les transports routiers.

Spécificités de la réglementation polonaise :

- les périodes de pause définies par le règlement européen sur les temps de conduite s'appliquent également pour les temps de garde définis dans la loi sur le temps de travail des conducteurs de 2004,
- le temps de garde défini dans la loi sur le temps de travail des conducteurs de 2004 ne peut être exercé durant les périodes de repos que le conducteur effectue au titre du règlement européen sur le temps de conduite,
- les périodes de pause définies par le règlement européen sur les temps de conduite sont considérées comme du temps de travail, obligeant, en théorie, les transporteurs polonais de les rémunérer. En pratique, les fiches de paie recueillies en Pologne ne font apparaître qu'un forfait horaire mensuel sans référence aux heures réellement travaillées, y compris les heures supplémentaires.
- les périodes de pause et de repos journalier définies par le règlement européen sur les temps de conduite ne peuvent se cumuler avec les temps de pause et de repos définis par la loi sur le temps de travail des conducteurs de 2004.

La transposition de la directive européenne 2002/15/CE dans la loi polonaise du 16 avril 2004 définit ainsi :

a) Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive désigne le temps de conduite, le temps de chargement et déchargement, le temps de nettoyage et entretien technique, tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique. Sont considérées comme du temps de travail les périodes d'attentes dont la durée n'était pas connue à l'avance par le conducteur.

La limite du temps de travail est fixée à 8 heures par jour. Toutefois, le temps de travail étant calculé à la semaine, il est possible de travailler jusqu'à 10 heures par jour à condition de respecter une moyenne de 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 260 heures par année calendaire. Par contre, les heures supplémentaires ne se trouvent sur aucune des fiches de paie récoltées lors des entretiens. Par conséquent, bien que la réglementation nationale limite le temps de travail annuel à 2 340 heures (260 heures supplémentaires ajoutées aux 40 heures par semaine sur 52 semaines), en pratique, on peut atteindre 2 496 heures.

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

b) Temps de disponibilité et temps de garde

Un temps de garde est également 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. On distingue deux temps de garde prévus par la loi :

- Temps de garde effectué à domicile équivalent à un temps d'astreinte. Dans ce cas, le temps de garde est considéré comme du temps de travail uniquement lorsque le conducteur travaille effectivement. Le cas échéant, si le conducteur n'est pas appelé pendant son temps de garde, il n'est pas considéré comme du temps de travail et n'est donc pas rémunéré comme tel.

Le temps de garde ne peut pas être pris durant le repos journalier du conducteur. Le conducteur a également droit à des pauses s'il travaille pendant sa garde.

En dehors des gardes effectuées à domicile, le conducteur qui effectue un temps de garde a droit à un repos d'une durée équivalente. Si l'employeur ne peut accorder ce repos, le conducteur perçoit une rémunération dont le montant doit être défini par accord entre les parties. A défaut, le temps de garde doit être payé 60 % de la rémunération.

- Temps de garde effectué dans le véhicule correspondant au temps durant lequel un conducteur ne conduit pas dans le cas d'un double équipage et pendant un trajet en ferry. Le temps de garde passé sans conduire dans un véhicule en double équipage doit également être rémunéré. Cette rémunération ne peut pas être inférieure à la moitié de la rémunération « normale » du temps de garde (soit minimum 30 % du taux horaire, si le montant n'est pas fixé par le contrat de travail). Ceci n'est pas considéré comme du temps de travail. Dans le cas des trajets en ferry, si la durée du trajet le permet, le conducteur peut se mettre en mode « repos ».

c) Pauses et repos

Les conducteurs ne peuvent travailler en aucun cas plus de 6 heures consécutives sans pause. Au-delà le temps de travail doit être interrompu par une pause d'au moins 30

minutes, voire 45 minutes si le temps de travail dépasse 9 heures. Les pauses peuvent être divisées en tranches de 15 minutes.

Les temps de repos journalier ininterrompu sont de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaire ininterrompu de 45 heures. Les temps de repos journalier peuvent être ramenés à 9 heures minimum, 3 fois par semaine, si une compensation est offerte en fin de semaine.

Les temps de repos journalier ininterrompu ou hebdomadaire peuvent être effectués dans le véhicule si celui-ci est à l'arrêt et s'il dispose d'un endroit pour dormir. Il n'y a donc pas d'obligation, en Pologne, d'effectuer les temps de repos en dehors de la cabine.

d) Autres dispositions

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

La loi interdit de conditionner la rémunération au nombre de kilomètres parcourus dans le cas où cela met en danger la sécurité des personnes. Ceci est une traduction assez fidèle de l'article 10 du règlement européen 561/2006. Il faut noter que cet article est interprété différemment dans d'autres pays de l'Union européenne où on interdit simplement toute rémunération basée au kilométrage.

Règles concernant le transport par ferry ou par train

Si une partie du trajet comprend un transport par ferry ou par train, les règles suivantes doivent être respectées :

- le conducteur peut prendre son repos journalier lors du trajet,
- le repos journalier peut être interrompu, 2 fois maximum, pour permettre au conducteur de conduire son véhicule pour l'embarquer ou le débarquer du ferry,
- l'interruption doit être la plus courte possible et ne doit pas excéder 1 heure par opération,
- si le repos est interrompu, il doit avoir une durée accumulée de 11 heures minimum.

2.6.1. Indemnités de déplacement des conducteurs

Les montants des indemnités de déplacement pour tous les salariés, dont les conducteurs routiers, sont fixés par le ministère des Finances.

Il est d'usage d'accorder une journée complète de frais de déplacement dans la plupart des cas dès le premier jour du déplacement d'un salarié. Les jours de repos peuvent aussi être considérés comme jours de déplacement et peuvent bénéficier du paiement des mêmes indemnités de déplacement.

Les indemnités de déplacement des salariés sont censées couvrir les dépenses de restauration, de transports locaux et d'autres dépenses diverses. L'employeur devrait assurer l'hébergement du salarié. Dans le cas du TRM, la cabine du véhicule aménagée est considérée comme une offre d'hébergement de l'employeur.

Il n'y a pas, en Pologne, l'obligation de passer le repos hebdomadaire normal en dehors de la cabine.

Indemnités de déplacement des conducteurs routiers polonais en Europe en 2017		
Pays	Montant journalier	Limite de paiement des frais d'hébergement
Allemagne	49 euros	150 euros
Autriche	52 euros	130 euros
Belgique	48 euros	160 euros
Bulgarie	40 euros	120 euros
Chypre	43 euros	160 euros
Croatie	42 euros	125 euros
Danemark	406 couronnes	1300 couronnes
Espagne	50 euros	160 euros
Estonie	41 euros	100 euros
Finlande	48 euros	160 euros
France	50 euros	180 euros
Grèce	48 euros	140 euros
Hongrie	44 euros	130 euros
Irlande	52 euros	160 euros
Italie	48 euros	174 euros
Lettonie	57 euros	132 euros
Lituanie	39 euros	130 euros
Luxembourg	48 euros	160 euros
Malte	43 euros	180 euros
Pays-Bas	50 euros	130 euros
Portugal	49 euros	120 euros
République tchèque	41 euros	120 euros
Roumanie	38 euros	100 euros
Royaume-Uni	35 livres	200 livres
Slovaquie	43 euros	120 euros
Slovénie	41 euros	130 euros
Suède	459 couronnes	1800 couronnes

Source : Ministère des finances de Pologne

3. ETUDE DES COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES POLONAIS A L'INTERNATIONAL

3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS AUPRES DES ENTREPRISES ET DES CONDUCTEURS

Le marché du TRM polonais représente un enjeu important pour l'économie du pays. En effet, la Pologne est devenue, en l'espace de quelques années après son entrée dans l'Union européenne, le leader dans le TRM international. Les entreprises du TRM sont souvent ouvertement soutenues par les pouvoirs publics face à leurs concurrents européens.

Concernant les coûts des PL polonais, il n'y a, à ce jour, aucune étude satisfaisante réalisée localement. Les entreprises polonaises sont conscientes de l'attractivité de leur offre au niveau du prix. Leur compétitivité repose en grande partie sur la gestion de leurs coûts et la productivité des conducteurs.

Afin de compléter ce rapport portant sur le TRM polonais, les enquêtes ont été réalisées en face à face dans des entreprises de tailles variées, situées principalement autour des grandes zones industrielles de Varsovie et de Cracovie. Ces entretiens avec des représentants des entreprises se sont déroulés dans un climat ouvert et coopératif. Dix interviews ont permis de recueillir des données exploitables. Dans le cadre de ce rapport, des entretiens en face à face avec 20 conducteurs polonais ont également été réalisés sur des aires de parking en Espagne. Ces dernières n'ont pas de valeurs statistiques compte tenu de la taille et de la formation de l'échantillon, toutefois, elles permettent de dégager des tendances. Elles apportent un éclairage « terrain » qui vient compléter les informations obtenues par ailleurs. Les données sont valables aux conditions économiques de 2017.

Typologie des entreprises interrogées

Entreprise	Type de véhicules	% Inter	CA (K€)	Nb de conducteurs	Nb de véhicules
E1	Tautliners, remorques	86 %	nd	100	68
E2	Tautliners	100 %	nd	15	15
E3	Tautliners, Citernes	30 %	nd	27	27
E4	Tautliners, vrac sec	100 %	889	8	10
E5	Tautliners	100 %	nd	5	5
E6	Frigo, Tautliners	95 %	8 100	75	75
E7	Tautliners	90 %	5 700	31	30
E8	Frigo, bennes, tautliners	100 %	284	7	7
E9	Tautliners	80 %	11 400	150	185
E10	Tautliners	100 %	4 600	21	20

3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION

Les données relatives au personnel de conduite

Le CDI est le contrat de travail de référence pour tous les conducteurs. En effet, certains conducteurs seraient embauchés avec un contrat d'essai au début mais la simplicité des procédures de licenciement en Pologne rend l'utilisation des CDI presque automatique.

Le recours à la sous-traitance est répandu. Les grandes entreprises polonaises rencontrées ont recours à la sous-traitance à la fois des autres entreprises polonaises de taille plus modeste et des entreprises européennes des pays voisins comme la Lituanie ou la Lettonie. Les petites entreprises interrogées sont des sous-traitants des grands groupes européens de toutes nationalités.

Les entreprises déclarent avoir des grandes difficultés à recruter des conducteurs. La mauvaise réputation du secteur, mais aussi les conditions de travail difficiles en sont les raisons majeures. Il ne faut pas oublier que le pavillon polonais est en pleine expansion et a un besoin croissant en conducteurs. Nombre d'entreprises ont recours à l'embauche de conducteurs étrangers originaires des pays de l'Est non-membres de l'UE, tels que l'Ukraine, la Russie, la Biélorussie ou encore le Kazakhstan.

Le nombre d'heures de travail par mois est proche des 240 heures avec un pic observé à 253 heures. Les conducteurs travaillent un maximum de 10,75 mois effectifs par an. Le nombre de jours de travail à l'année est compris entre 240 et 255 jours, avec une concentration des réponses autour des 250 jours. Le nombre de jours de congés constaté est de 26 jours par an. Dans leur grande majorité, les conducteurs rentrent chez eux un weekend sur trois.

Il existe un consensus ou un discours standardisé sur le nombre d'heures de conduite. Pratiquement tous les conducteurs travaillant uniquement à l'international déclarent atteindre le maximum de 90 heures de conduite sur deux semaines. Quelques conducteurs indépendants (auto-entrepreneurs) déclarent conduire plus grâce à quelques « astuces » mais cette situation ne peut être généralisée pour tout le pavillon polonais, ni pour tous les conducteurs indépendants.

Le coût annuel moyen d'un conducteur, heures supplémentaires et indemnités de déplacements incluses, se trouve d'après les déclarations des responsables interrogés entre 20 000 euros et 22 000 euros. Ce montant sera détaillé à la fin de ce chapitre.

Enfin, le kilométrage des conducteurs qui ressort des enquêtes en entreprise est compris entre 11 000 km et 13 700 km par mois, ou autour de 128 000 km par an. Lors de l'enquête parking, les conducteurs déclarent un kilométrage dans une fourchette de 125 000 km à 148 500 km par an avec une concentration autour de 128 000 km annuels, ce qui confirme les données recueillies auprès des entreprises.

La vitesse moyenne recomposée s'établit à 64,5 km/h selon les données recueillies sur place (déclarée 62 km/h par les entreprises). Ce résultat est compatible avec le type de transport et semble cohérent avec les conditions de circulation sur les autoroutes européennes.

Le ratio conducteur/tracteur constaté lors des entretiens est exceptionnellement bas pour un pavillon de l'Est, soit près de 1,05. Ce résultat semble contradictoire avec les données présentées dans la précédente étude Pologne réalisée en 2011 en pleine crise économique en Europe. Le manque de conducteurs et la reprise économique généralisée en Europe auraient eu un effet majeur sur ce ratio.

Le kilométrage annuel d'un véhicule est évalué à 134 400 km.

[Le financement du matériel](#)

Le prix d'acquisition d'un tracteur Euro VI varie entre 76 000 et 82 000 euros après remises spéciales. Deux entreprises parmi les 10 interrogées déclarent acheter des tracteurs d'occasion provenant directement du réseau des concessionnaires. Ces véhicules récents, de 3 à 4 ans, seraient achetés au prix de 30 000 à 47 000 euros.

Les entreprises ont presque exclusivement recours au leasing sur des périodes allant de 36 à 60 mois, le haut de la fourchette étant le plus rencontré. La durée de détention d'un tracteur est de 7 ans environ et de 12 à 14 ans pour les semi-remorques avec une moyenne de près de 12,5 ans. Les données sur les taux d'intérêt et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble 40 tonnes à 12 894 euros avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,25.

[La consommation de gazole](#)

La consommation moyenne constatée est de 30,4 litres aux 100 km.

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2016 est de 0,78189 euro par litre pour la Pologne selon les chiffres officiels de la Commission européenne. La Pologne semble avoir le coût du carburant le plus bas de l'Union européenne. Sur la même période, le coût unitaire moyen pour la France est de 0,857 euro, récupération partielle de TICPE déduite.

Pour leur approvisionnement en carburant, les grandes entreprises polonaises préfèrent l'achat de carburant en Pologne, si possible en gros. Un plein de carburant leur permet de rouler près de 2 semaines sur les routes européennes. Pour compléter les tournées européennes de 3 semaines environ, elles effectuent des achats complémentaires de carburant dans des pays où le prix du gazole est le plus bas, comme au Luxembourg ou en Espagne. C'est aussi le cas des petites entreprises polonaises même en l'absence de cuve leur permettant de faire des achats en gros en Pologne. Ceci impliquerait une augmentation du coût au litre de 0,015 euros pour leurs achats en Pologne.

[Les pneumatiques](#)

Le coût d'un pneumatique sur un tracteur est compris entre 300 € et 440 €. Les transporteurs polonais ne semblent pas calculer de manière très précise ni le coût ni le nombre de kilomètres effectués avec leurs pneus. Certains comptent le coût des pneumatiques dans le coût d'entretien des véhicules.

Dans leurs conditions d'exploitation, suivant les témoignages, le coût des pneumatiques, main d'œuvre comprise, peut être estimé à près de 4 200 €/véhicule.an.

Les assurances

Les contrats d'assurance sont l'objet principal sur lequel les entreprises polonaises disent avoir fait des économies les dernières années. L'assurance est négociée de façon intense. Les entreprises déclarent mettre en concurrence plusieurs compagnies d'assurance ainsi que celle proposée par le concessionnaire lors de l'achat du véhicule. Le coût de l'assurance pour un ensemble complet se situe dans une fourchette allant de 1 370 euros à 3 550 euros avec une moyenne autour des 2 700 euros.

Le coût de maintenance-réparations

La plupart des entreprises ont recours au leasing avec un contrat d'entretien. Les grandes entreprises ont intégré l'entretien des véhicules grâce à leurs propres ateliers. Elles servent aussi les plus petites entreprises, souvent dans leur réseau de sous-traitance.

Le coût annuel de maintenance-réparations est estimé à 4 600 euros, soit un coût au kilomètre de près de 0,034 €.

Les péages et la taxe à l'essieu

Le coût annuel des péages pour un 40 T roulant à l'international se trouve dans une fourchette entre 12 000 et 16 500 euros selon les pays visités. Ce montant est en forte augmentation depuis 2010, en raison de la multiplication des pays ayant adopté la taxe kilométrique et de l'augmentation généralisée des tarifs.

À ce montant, il faudra souvent ajouter les 1 250 euros correspondant à l'Eurovignette pour une circulation notamment aux Pays-Bas et en Suède.

Le coût annuel du péage est estimé à 15 500 euros pour une entreprise polonaise type.

Le montant annuel de la taxe à l'essieu dans la région de Cracovie est de 1 192 euros pour un ensemble 40 T.

3.3. OBSERVATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite

Il a déjà été signalé dans l'étude sur le TRM polonais de 2011 que le mode de rémunération des conducteurs suit une logique différente de celle qu'on rencontre habituellement à l'Ouest de l'Europe. En effet, les conducteurs polonais reçoivent un salaire fixe mensuel sur 12 mois, complété par des « primes », souvent basées sur la production mensuelle.

Ce calcul se base sur la productivité du conducteur. Pendant les entretiens avec les entreprises, celles-ci ont souvent déclaré avoir adopté un mode de rémunération conforme

avec la réglementation européenne. Elles auraient donc abandonné le paiement au kilomètre au profit d'un forfait journalier ou d'un forfait au voyage. Suivant leurs témoignages, les conducteurs gagneraient autour de 45 € à 50 € par jour de travail en plus de leur salaire fixe, proche du salaire minimum.

Les données recueillies auprès des entreprises n'ont pas été entièrement confirmées par les conducteurs. Ces derniers déclarent en majorité être toujours payés au kilomètre. Le taux de ce forfait kilométrique dépend souvent de sa couverture. S'il couvre le salaire « fixe » en plus de la part variable, soit la totalité de la rémunération, il est situé dans une fourchette allant de 0,12 à 0,14 €/km net. Si le forfait kilométrique concerne uniquement la partie variable de la rémunération, il se situe plutôt autour de 0,10 à 0,11 €/km net. Ce dernier forfait correspond à la pratique la plus fréquemment rencontrée.

Dans les cas de forfaits journaliers, pour près d'un quart des conducteurs rencontrés, le montant journalier annoncé par les entreprises est confirmé, soit entre 45 € et 50 € net par jour de travail effectif, peu importe le nombre d'heures de travail ou de conduite dans cette journée.

Il est important de noter ici que les entreprises polonaises déplorent le manque de conducteurs dans leur pays et les chefs d'entreprises semblent très préoccupés. En revanche, la forte concurrence européenne qui tire les prix du transport vers le bas ne leur permet pas de proposer de meilleures conditions de travail et de rémunération aux conducteurs polonais. Cette impasse les oblige souvent à l'embauche de conducteurs étrangers, non-ressortissants de l'Union européenne, dont la présence créerait des tensions au sein de certaines entreprises selon les conducteurs.

Dans tous les cas, une fois défini le calcul du salaire net basé sur la production mensuelle du conducteur, celui-ci est transcrit sur des fiches de paie. Le salaire de base, proche de 500 € brut, accompagné de certaines primes, comme la prime d'éco-conduite ou la prime de non-accident constitue la première partie de la rémunération cotisée et soumise à l'impôt sur le revenu. Dans un deuxième temps apparaissent les indemnités de déplacement, dont beaucoup de conducteurs ignorent l'existence. Ces indemnités constituent la part variable du salaire calculée sur la base de la production mensuelle du conducteur, en une écriture comptable en règle avec toute la réglementation. Les indemnités ne sont soumises ni aux cotisations, ni à l'impôt sur le revenu.

Définition d'un profil type de conducteur roumain

Les informations recueillies dans le cadre de cette étude, tant à partir des enquêtes employeurs et conducteurs que du cadre réglementaire, permettent de définir le profil type d'un conducteur international polonais présenté ci-dessous :

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none">- Conducteur travaillant à plus de 90 % de son temps à l'international,- Trajets internationaux de longue distance,- Tournées européennes incluant deux week-ends par mois, accompagnées de quelques jours de repos à domicile, parfois déduits des congés payés,- Congés payés pris systématiquement pendant les périodes d'activité faible,- Conducteur peu conscient de ses droits sociaux,- Rémunération composée d'un salaire de base fixe proche du salaire minimum national, complété par une partie variable souvent liée à la productivité du conducteur,- Indemnités de déplacement servant souvent à traduire la partie variable de la rémunération sur la fiche de paie,- Temps de service proche de 245 heures par mois.
Kilométrage annuel réalisé	128 000 km
Nombre de jours de travail par an	252 jours
Nombre de semaines d'activité par an	46
Nombre d'heures de conduite par an	1 980 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	20 438,36 €
Coût horaire de conduite en €	10,41 €
Coût kilométrique en €	0,17 €

Reconstitution du coût d'un conducteur

Le tableau ci-dessous regroupe les informations sur le coût du conducteur, les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu pour en tirer un coût annuel global pour un conducteur type.

Selon les entretiens réalisés auprès des entreprises et avec les conducteurs, deux calculs sont présentés ci-dessous, un premier officiel que l'on trouve sur des fiches de paie et un deuxième basé sur la pratique majoritairement observée de rémunération au kilomètre.

Recomposition du coût d'un conducteur					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Dénomination	Unité	Montant	Dénomination	Unité	Montant
Salaire Brut Global	€/mois	515,00 €	Salaire Brut Global	€/mois	515,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	485,00 €	Salaire brut fixe		485,00 €
Primes ou autres éléments de salaire soumis aux cotisations sociales	€/mois	30,00 €	Primes ou autres éléments de salaire soumis aux cotisations sociales		30,00 €
Cotisations sociales	21,98%	113,20 €	Cotisations sociales	13,71%	70,61 €
Cotisation retraite	9,76%	50,26 €	Cotisation retraite	9,76%	50,26 €
Cotisation pension invalidité	6,50%	33,48 €	Cotisation pension invalidité	1,50%	7,73 €
Cotisation absence maladie	0,00%	0,00 €	Cotisation absence maladie	2,45%	12,62 €
Cotisation assurance accident pour le TRM	1,67%	8,60 €	Cotisation assurance accident pour le TRM	0,00%	0,00 €
Cotisation fonds du travail	2,45%	12,62 €	Cotisation fonds du travail	0,00%	0,00 €
Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	0,10%	0,52 €	Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	0,00%	0,00 €
Fonds de pension facultatif	1,50%	7,73 €	Fonds de pension facultatif	0,00%	0,00 €
			Salaire après cotisations		444,39 €
			Impôt sur le revenu moyen mensuel		63,01 €
			Salaire après impôt sur le revenu		381,38 €
			Autres charges sociales obligatoires calculées sur le salaire après impôt	16,75%	63,88 €
			Cotisation mutuelle obligatoire	9,00%	34,32 €
			Cotisation retraite complémentaire	7,75%	29,56 €
Salaire brut chargé		628,20 €	Salaire net après impôt et cotisations		318,38 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année)		1 200,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année)		1 200,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 828,20 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 518,38 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		7 538,36 €	Revenu fixe * 12 mois		3 820,50 €
Indemnités * 10,75 mois		12 900,00 €	Indemnités * 10,75 mois		12 900,00 €
Coût total annuel		20 438,36 €	Revenu net annuel		16 720,50 €

Calcul réel du salaire dû basé sur une prime kilométrique		
Pratique la plus répandue		Occurrence
Revenu net mensuel fixe du conducteur	318,38 €	12 mois
Paie au kilomètre	0,10 €	
Kilométrage mensuel moyen pour un mois de travail effectif	11 907 km	10,75 mois
Supplément pour un mois de pleine activité	1 190,70 €	10,75 mois
Revenu net du conducteur selon le kilométrage pour un mois de travail effectif	1 511,08 €	10,75 mois
Revenu net annuel du conducteur	16 642,08 €	

3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION

La plupart des entreprises les plus structurées ayant répondu aux entretiens déclarent avoir un coût kilométrique de près de 0,80 €. Ceci comprend les coûts de structure que les informations recueillies ne permettent pas d'estimer de façon précise.

Selon nos estimations, le coût kilométrique, hors coûts de structure, d'un véhicule polonais se situe à 0,70 euros. Les coûts de structure de 9 à 12 centimes d'euro par kilomètre, selon les témoignages, ramènent l'estimation du CNR dans la fourchette annoncée.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017		
	unité	Pologne
Kilométrage annuel du véhicule	km	134 400
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,25
Coût d'un conducteur	€/an	20 438
Ratio conducteur/tracteur		1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	12 894
Consommation moyenne aux 100 km	litres	30,4
coût unitaire du carburant, moyenne 2016	€/litre	0,782
Coût du carburant	€/an	31 946
Pneumatiques	€/an	4 200
Entretien-réparations	€/an	4 600
Péages et vignette	€/an	15 500
Assurance (véhicule)	€/an	2 700
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 192
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		94 493
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,703

Source : études CNR Europe

BIBLIOGRAPHIE

Sites internet visités :

- Le guide des investisseurs en Pologne, www.paih.gov.pl
- Toute l'Europe, fiche Pologne, <https://www.touteurope.eu/pays/pologne.html>
- Site de la CCI France-Pologne, fiche pays disponible sur <http://ccifp.pl>
- Notes de la Commission européenne sur la Politique régionale de l'UE, disponibles sur http://ec.europa.eu/regional_policy/fr/policy/themes/transport-energy
- Base de données de l'Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>
- Site internet de l'Institut de statistiques polonais, <http://stat.gov.pl/en/>
- Règlements et directives européens disponibles sur <http://eur-lex.europa.eu/>
- Dossier pays de France Diplomatie disponible sur <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/pologne/>
- Site internet du système de collecte de la taxe routière polonaise, www.viatoll.pl
- Site internet du Ministère polonais de la famille, du travail et de la politique sociale, <https://www.mpips.gov.pl/en/social-assistance/>
- Site internet du Ministère polonais des infrastructures et de la construction, <https://www.mpips.gov.pl/en/social-assistance/>
- Site internet de la ZMPD (Association professionnelle des entreprises de TRM international), <http://www.zmpd.pl/>
- Site internet de l'ITS (Institut de transport routier), <http://www.its.waw.pl/>,
- Site internet de GITD (Inspection du transport routier), <http://www.gitd.gov.pl/>