



Comité National Routier



Le transport routier de marchandises en Slovaquie



Étude 2017

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

Cette étude du CNR a été réalisée en 2017 en coopération avec le cabinet de conseil spécialisé en transports
VISEMONT Consulting basé en Slovaquie.

SOMMAIRE

1. PRESENTATION GENERALE	5
1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE	5
GEOGRAPHIE	5
REPERES HISTORIQUES	5
ORGANISATION POLITIQUE	5
ORGANISATION TERRITORIALE	6
1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES	7
LA SLOVAQUIE EN BREF	7
CONJONCTURE ECONOMIQUE	8
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES	8
COMMERCE EXTERIEUR	9
1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES	11
POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET	11
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	11
1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES	13
CONJONCTURE 2016 – 2017	13
LE TRM EN SLOVAQUIE EN 2016	13
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM SLOVAQUE	17
2. PRESENTATION SPÉCIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SLOVAQUE	19
2.1. ORGANISATION DU SECTEUR	19
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	19
2.2. MODALITE DE CREATION D'UNE ENTREPRISE	20
CREATION D'ENTREPRISE	20
ACCES A LA PROFESSION	21
ACCES AU MARCHÉ	21
FORMATION DES CONDUCTEURS	23
2.3. LA FISCALITE DES ENTREPRISES	24
FISCALITE GENERALE	24
FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM	25
2.4. LA REGLEMENTATION SOCIALE	29
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	29
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	33
2.5. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES	36
AMENDES	36
3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	37
3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM	37

3.2. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES	38
DONNÉES RELATIVES AU PERSONNEL DE CONDUITE	38
FINANCEMENT DU MATÉRIEL	39
CONSOMMATION DE GAZOLE	39
PNEUMATIQUES	40
ASSURANCES	40
MAINTENANCE ET RÉPARATIONS	41
PEAGES ET TAXE À L'ESSIEU	41
3.3. OBSERVATION DES COÛTS D'UN PERSONNEL DE CONDUITE	42
RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE.	42
DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SLOVAQUE AFFECTÉ À L'INTERNATIONAL	44
RECONSTITUTION DU COÛT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUÉES	45
3.4. RÉCAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION	46
4. BIBLIOGRAPHIE	47

1. PRESENTATION GENERALE

1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

GEOGRAPHIE

La Slovaquie est un État d'Europe centrale qui s'étend sur 49 035 km². Situé au sud de la Pologne, il partage ses frontières avec la République tchèque au nord-ouest, l'Autriche à l'Ouest, la Hongrie au sud, et l'Ukraine à l'Est. Les deux tiers du pays sont couverts par le massif montagneux des Carpates. Les plaines se situent essentiellement dans le sud, notamment autour du Danube qui est le plus grand fleuve de la région.

REPERES HISTORIQUES

L'histoire de la Slovaquie est marquée par une longue période de possession hongroise qui se termine le 28 octobre 1918, à la fin de la Première Guerre mondiale. La Tchécoslovaquie (État formé de l'actuelle République tchèque, de la Slovaquie et d'une partie de l'Ukraine) est alors créée.

Lors de la Seconde Guerre mondiale, une partie du territoire est annexée par l'Allemagne et la Hongrie, avant la reconstitution de la Tchécoslovaquie en 1945. Il existe cependant des différences culturelles notables et un fort sentiment nationaliste aussi bien côté slovaque que côté tchèque.

L'indépendance de la Slovaquie est proclamée le 31 décembre 1992, trois ans après la « Révolution de velours » de 1989 qui met fin au régime communiste imposé par l'Union soviétique. La séparation pacifique des deux États est saluée par l'ONU qui les autorise à siéger dans la foulée.

La Slovaquie devient membre de l'Union européenne le 1^{er} mai 2004. Le 21 décembre 2007, elle rejoint l'espace Schengen, espace formé actuellement de 26 États membres. Le pays adopte la monnaie unique, le 1^{er} janvier 2009, sous le premier gouvernement de Robert Fico, après des négociations menées par l'ancien ministre des Finances, Peter Kazimir, à l'époque secrétaire d'État chargé des finances.

ORGANISATION POLITIQUE

La Slovaquie est une République démocratique basée sur un système parlementaire monocaméral. La loi fondamentale de la République de Slovaquie est sa constitution, adoptée en 1992 et largement modifiée en 2004, année de l'entrée du pays dans l'Union européenne. La constitution garantit la liberté d'activité économique. Ceci implique que toute limitation à cette liberté doit être validée par voie législative ou réglementaire.

Le Président de la République est élu au suffrage universel pour 5 ans lors d'un scrutin uninominal à deux tours. Bien que disposant de prérogatives constitutionnelles limitées, il joue un rôle influent dans le débat public. C'est lui qui nomme le Premier ministre (Président du gouvernement slovaque), qui est généralement le leader du parti ayant remporté les élections législatives, et est le principal détenteur du pouvoir exécutif.

Le Parlement slovaque, appelé Conseil national de la République slovaque, est l'organe législatif. Il est monocaméral et compte 150 membres. Ils sont élus pour un mandat de quatre ans au scrutin proportionnel, lors d'une élection à un tour. Chaque parti obtenant au moins 5 % des voix se voit représenté au Parlement.

Depuis le 15 juin 2014, le Président de la République slovaque est Andrej Kiska. Il est indépendant de tout parti politique. Le Président du gouvernement est Robert Fico. Il est le Président du parti Direction-social-démocratie (SMER-SD). Il a été nommé Premier ministre le 4 avril 2012 par l'ancien Président Ivan Gašparovič, quelques mois après que son parti ait remporté la majorité absolue aux élections législatives anticipées. Il conserve son poste après sa défaite aux élections présidentielles de 2014 ainsi qu'à la suite des élections législatives de mars 2016¹.

ORGANISATION TERRITORIALE

D'après l'article 64 de la Constitution slovaque, « l'administration territoriale autonome est composée des communes et des collectivités territoriales supérieures ». La réforme de 1996 établit un système administratif comprenant 8 régions (kraj), 79 districts dont 9 districts urbains (5 pour Bratislava et 4 pour Kosice), 138 villes et 2 753 communes.

Chaque kraj a un chef-lieu que représente la ville la plus peuplée de la région. Les membres du conseil régional sont élus tous les 4 ans depuis 2001. Le président de la région est également élu ; il doit obtenir 50 % des suffrages, dans le cas opposé, un second tour est organisé.

Cartographie des régions slovaques



¹ <https://www.lemoci.com/fiche-pays/slovaquie/>

1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

LA SLOVAQUIE EN BREF

Capitale	Bratislava
Superficie	49 035 km ²
Population (en 2016)	5 435 343
Population en % du total de l'UE	1,1 %
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Slovaque
Régime politique	République parlementaire
Chef de l'État	Andrej Kiska Depuis le 15 juin 2014
Premier ministre	Robert Fico Depuis le 04 avril 2012
Ministre des transports, de la construction et du développement régional	Árpád Ersek Depuis le 31 août 2016
Date d'adhésion à l'UE	01 mai 2004
Sièges au Parlement européen	13 sièges
Monnaie	Euro
Membre de l'espace Schengen	Depuis le 21 décembre 2007
Présidence du Conseil	De juillet à décembre 2016 (Miroslav Lajčák)
Produit intérieur brut (PIB) (Eurostat en 2017)	84,985 milliards d'euros
Croissance PIB (%) (Banque Mondiale, en 2016)	3,3 %
Inflation (%) (Eurostat en 2016)	- 0,5 %
Dette publique (Eurostat en 2016)	42,053 milliards d'euros soit 51,9 % du PIB
Taux de chômage (Eurostat moyenne annuelle de 2017)	8,1 %
Salaire minimum brut (Eurostat au 1 ^{er} décembre 2017)	480 €/mois
Salaire moyen brut (Eurostat en 2014)	819 €/mois
Balance commerciale (Eurostat en 2015)	3,022 milliards d'euros

CONJONCTURE ECONOMIQUE

En dépit de la crise financière mondiale de 2009 et de la crise de la zone euro en 2012, la Slovaquie a connu une croissance régulière et soutenue depuis son adhésion à l'Union européenne. En 2016, le taux de croissance du PIB s'élevait à 3,3 %, taux qui semble confirmé en 2017 à 3,3 %². Cette forte croissance est favorisée aussi bien par la demande intérieure que par la demande extérieure provenant des autres États membres de l'Union européenne.

La Slovaquie est une petite économie, mais dispose d'un système financier solide et d'une situation géographique avantageuse en Europe centrale. Le système fiscal de la Slovaquie et la main-d'œuvre très qualifiée favorisent le commerce et les investissements étrangers. En outre, le pays constitue une plate-forme majeure de production pour les industries européennes de l'automobile et de l'électronique. En 2016, sa balance commerciale a été excédentaire d'environ 4 milliards d'euros.

Le pays se félicite de sa bonne gouvernance (déficit de 2,2 % du PIB en 2016) et fait partie des plus fermes s'agissant des trajectoires budgétaires. Il est favorable à une forte intégration de la zone euro, y compris par une capacité budgétaire, une convergence fiscale et sociale et une gouvernance plus forte.

Bien que le taux de chômage soit encore élevé, on note une nette amélioration avec un passage sous la barre des 10 % en 2016. Cette tendance se confirme en 2017 avec un taux de chômage atteignant 8,1 %³. Il reste cependant important chez les jeunes, 18,6 % en 2017⁴. On relève également de fortes inégalités régionales, entre Bratislava à l'Ouest, l'une des plus développées de l'Union européenne, et les régions défavorisées du centre et de l'Est du pays, que les fonds européens tentent de réduire. Ces inégalités ont un impact sur la vie politique. On note en effet une plus forte présence de partis d'extrême droite dans les régions les plus en difficulté.

Entre 2014 et 2020, la Slovaquie devrait bénéficier d'environ 14 milliards d'euros des fonds structurels et d'investissement européens afin d'améliorer les infrastructures, de réduire les inégalités régionales et de favoriser le développement économique et social.

PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES

Le secteur tertiaire slovaque représente plus de 60 % du PIB national et fournit la même proportion d'emplois. Le commerce et l'immobilier en sont les principaux secteurs d'activité. Le développement du tourisme est également à noter. Le secteur secondaire génère plus du tiers de la richesse du pays et emploie 34,5 % de la population active. Le secteur automobile y est particulièrement important. Rapporté au nombre d'habitant, la Slovaquie est le premier producteur automobile mondial. Le secteur primaire contribue à hauteur de 3,7 % à la valeur ajoutée et ne représente que 3,3 % des emplois pourvus.

² <https://fr.tradingeconomics.com/slovakia/gdp-growth-annual>

³ Eurostat

⁴ Eurostat

Répartition de l'activité économique par secteur

2016	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	3,3%	34,5%	62,2%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	3,7%	34,8%	61,5%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	5,5%	6,6%	1,4%

Source : Banque mondiale

COMMERCE EXTERIEUR

L'économie slovaque est l'une des plus ouvertes sur le commerce extérieur en Europe. Le pays jouit d'une position géographique stratégique, d'une importante tradition industrielle, d'une qualité d'infrastructure en nette amélioration, notamment grâce aux financements européens, et d'une main d'œuvre qualifiée et comparativement peu cher. Autant d'éléments qui font de la Slovaquie un lieu privilégié pour les échanges commerciaux et les investissements. Les exportations slovaques de biens et services augmentent de manière continue depuis 2011. En 2016, elles représentent 94 % du PIB. La balance commerciale n'est plus déficitaire depuis 2012. Les principaux fournisseurs du pays sont l'Allemagne, la République tchèque et la Chine. La Slovaquie importe essentiellement du matériel destiné aux secteurs de l'industrie automobile et de l'énergie. Les principaux clients de la Slovaquie sont l'Allemagne, la République tchèque et la Pologne. La part la plus importante des exportations est également portée par l'industrie automobile.

Les dix principaux fournisseurs de la Slovaquie

Principaux fournisseurs	Part des importations
Allemagne	17,0%
Chine	10,7%
Russie	8,4%
Italie	6,0%
France	5,2%
Pays-Bas	4,7%
République tchèque	4,3%
Etats-Unis	3,9%
Belgique	3,3%
Royaume-Uni	3,1%

Source: UN Comtrade

Les dix principaux clients de la Slovaquie

Principaux clients	Part des exportations
Allemagne	21,9%
Royaume-Uni	11,8%
République-Tchèque	7,6%
France	6,1%
Italie	5,9%
Pays-Bas	5,7%
Russie	5,6%
Suède	4,8%
Espagne	3,0%
Hongrie	2,9%

Source: UN Comtrade

1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET

Les infrastructures vieillissantes ou peu développées constituent l'un des freins au développement économique du pays. Elles contribuent notamment aux inégalités régionales et font l'objet de nombreux investissements aussi bien au niveau national qu'au niveau européen.

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 des infrastructures, la qualité et l'accessibilité, 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. L'Union européenne a choisi d'allouer environ 4 milliards d'euros sur la période 2014-2020 au titre du fonds de cohésion dont une partie servira à améliorer les infrastructures de transport.

2016	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,4%	17,4%	6,2%
Slovaquie	79,6%	18,4%	2,0%

Source : Eurostat

Le réseau routier est de loin le mode de transport de fret le plus utilisé en Slovaquie. Depuis 2006 la part des transports par voie ferroviaire et maritime décroît au profit du transport routier. En 2016, il représente plus de 60 % contre moins de 35 % pour le réseau ferroviaire. Le réseau fluvial concentre une part minime du transport slovaque avec seulement 3,7 %.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION

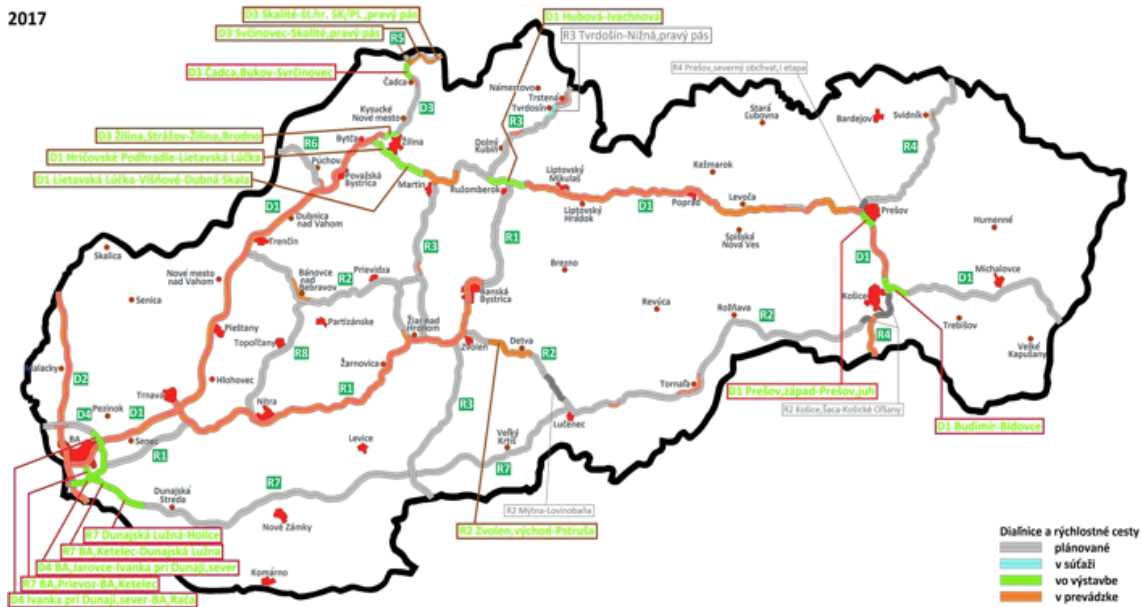
Le réseau routier

Taille du réseau :	43 414 km
Autoroutes :	463 km
Routes nationales :	3 566 km
Routes départementales :	3 616 km
Voies communales :	35 769 km

Source : Eurostat 2015

Toutes routes confondues, le réseau routier slovaque a une densité de 893 km pour 1 000 km². A titre de comparaison, le réseau le plus dense d'Europe est le réseau routier belge avec 4 987 km pour 1 000 km². De nombreux investissements ont déjà été réalisés pour pouvoir développer le réseau routier slovaque. Cependant, certains axes doivent encore être étendus, notamment dans le cadre du projet de réseau transeuropéen de

transport⁵. C'est le cas de l'autoroute D1 devant relier Bratislava, la capitale du pays, et la frontière Est en passant par la ville de Žilina, important pôle industriel proche de la Pologne et de la République tchèque. Autre exemple, l'autoroute D3 qui doit améliorer la connexion entre le nord et le sud du pays, ainsi que celle avec les pays voisins.



- Planifié (en gris)
- En cours de consultation (en bleu)
- En cours de construction (en vert)
- En exploitation (en orange)

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire slovaque est vieillissant. Il compte 3 626 kilomètres de voies. Le principal opérateur en charge de la gestion des infrastructures ferroviaires sur le territoire slovaque est la société ŽSR (*Chemins de fer de la République slovaque*). La part du ferroviaire est significative en Slovaquie et représente près de 20 % du transport de fret, proportion supérieure à la moyenne européenne, évaluée à près de 18 %.

Trafic voyageurs : 60 millions de passagers

Trafic fret : 8 milliards de tonnes-kilomètres

Source : Eurostat 2015

Les voies navigables

La principale artère fluviale slovaque est le Danube avec 172 kilomètres. Les autres voies navigables sont les basses parties de la rivière Váh, ainsi que quelques kilomètres sur le Bodrog. Les principaux ports de la Slovaquie sont ceux de Bratislava et Komárno. Le transport de fret par voies navigables reste très peu développé en Slovaquie, ne représentant que 1,7 % du transport de fret total contre 6,3 % au sein de l'UE28.

⁵ Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement européen et le Conseil européen. Les politiques mises en œuvre dans ce cadre concerne majoritairement le réseau routier. Elles concernent également les réseaux ferroviaire et fluvial.

1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES

CONJONCTURE 2016 – 2017

L'actualité du transport de marchandises au sein de l'Union européenne est marquée par une 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 reste un enjeu important pour la Slovaquie qui fait partie du top 10 des pays européens les plus caboteurs.

Le transport routier slovaque compte près de 9 000 entreprises qui génèrent plus de 3,5 milliards d'euros de richesses, soit environ 5 % du PIB slovaque. Le secteur emploie également plus de 39 000 personnes. Le volume de transport s'élève à 33,5 milliards de tonnes-kilomètres, soit 4 fois plus que pour le transport ferroviaire. Cette domination est également visible en termes de transport international et de distance moyenne parcourue. C'est le 12^{ème} pavillon européen en termes d'activité et le 6^{ème} en ce qui concerne l'activité internationale.

LE TRM EN SLOVAQUIE EN 2016

Structure du TRM sous pavillon slovaque en 2016

En 2016, le volume de transport réalisé par le TRM slovaque s'élève à 36 139 tonnes-kilomètres. Il représente 1,95 % du TRM de l'UE28. Le poids du transport international avoisine les 32 % si on considère le volume en tonnes. Si on s'intéresse aux tonnes-kilomètres réalisées, il atteint plus de 84 %. Le transport international entre pays tiers représente 38,4 % du transport international du pavillon slovaque. L'exportation représente 27 %, et l'importation 19 %. La part de marchandises déchargées en Slovaquie n'a cessé de décroître entre 2011 et 2014, passant de 7 531 millions de tonnes-kilomètres en 2011 à 6 942 millions de tonnes-kilomètres en 2014. Une inversion de la tendance est constatée en 2015 avec un taux de croissance annuel moyen de +4 % sur un an. Elle se confirme en 2016. L'activité de cabotage progresse de quatre points, atteignant ainsi 12 % en 2016 ; tout comme celle du transport entre pays tiers qui représentait 32 % du transport international en 2011 et s'élève en 2016 à 38 %.

Structure du TRM sous pavillon slovaque en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	156 079	36 139	100,0%	232	3 202
Transport national	105 812	5 697	15,8%	54	1 102
Transport international	50 367	30 441	84,2%	604	2 100
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovaquie</i>	12 665	8 357	23,1%	660	633
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie</i>	11 474	6 758	18,7%	589	508
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	20 275	13 879	38,4%	685	868
<i>dont cabotage</i>	5 953	1 447	4,0%	243	92

Source : Eurostat

Evolution du TRM sous pavillon slovaque

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

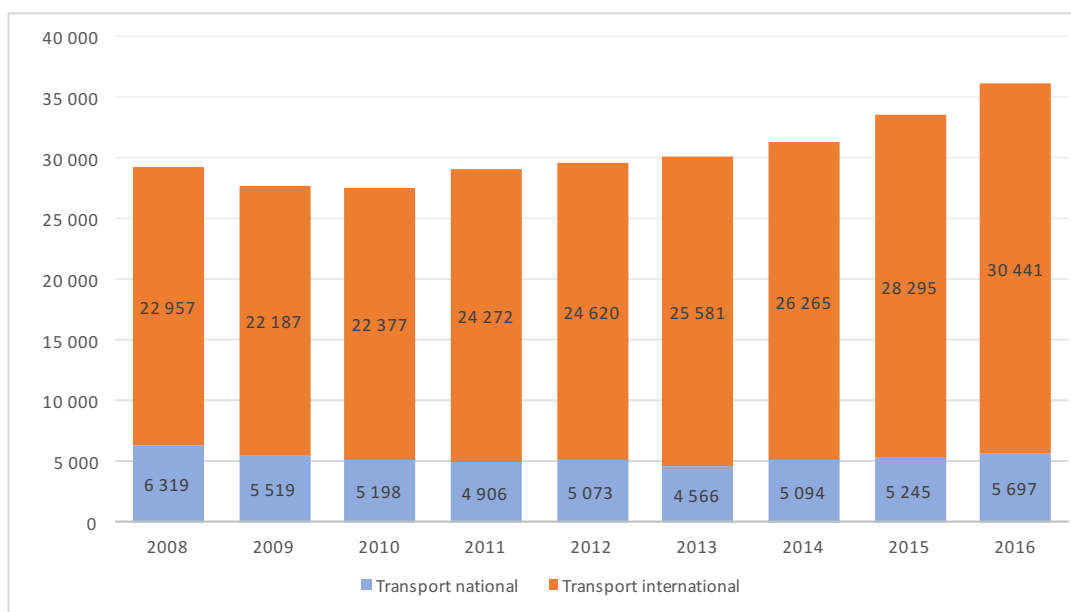
En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM*
TOTAL	29 276	27 705	27 575	29 179	29 693	30 147	31 358	33 540	36 139	2,67%
Transport national	6 319	5 519	5 198	4 906	5 073	4 566	5 094	5 245	5 697	-1,29%
Transport international	22 957	22 187	22 377	24 272	24 620	25 581	26 265	28 295	30 441	3,59%
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovaquie</i>	6 994	6 708	6 933	7 531	6 845	7 679	6 942	7 902	8 357	2,25%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie</i>	5 940	4 826	5 501	6 145	5 522	5 565	5 924	6 169	6 758	1,63%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	9 759	10 302	9 415	9 951	11 422	11 477	12 261	12 914	13 879	4,50%
<i>dont cabotage</i>	264	350	528	646	832	860	1 138	1 310	1 447	23,70%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Malgré un léger recul entre 2008 et 2010, le TRM slovaque est en progression depuis une dizaine d'années. Entre 2008 et 2016, on observe un taux de croissance annuel moyen de plus de 2,6 % sur l'activité de transport totale. Le transport national varie globalement peu et tend à diminuer sur la période 2008-2016 avec un taux de croissance annuel moyen de -1,29 %. A contrario, le transport international enregistre une croissance moyenne annuelle de +3,59 % depuis 2008. La part du transport international semble se stabiliser autour de 84 % depuis 2013.

Evolution du TRM national et international en millions de tonnes-kilomètres entre 2008 et 2016



Source: Eurostat

Structure du TRM sous pavillon slovaque en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du Total	km	millions de véhicules.km
TOTAL	156 179	36 139	100,0%	231	3 202
COMPTE D'AUTRUI	122 866	34 122	94,4%	278	2 694
Transport national	74 478	4 527	12,5%	61	682
Transport international	48 387	29 595	81,9%	612	2 012
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovaquie</i>	11 921	8 041	22,3%	675	594
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie</i>	10 768	6 543	18,1%	608	479
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	19 914	13 575	37,6%	682	849
<i>dont cabotage</i>	5 784	1 437	4,0%	248	90
COMPTE PROPRE	33 314	2 017	5,6%	61	508
Transport national	31 334	1 170	3,2%	37	420
Transport international	1 980	846	2,3%	427	88
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovaquie</i>	744	317	0,9%	426	39
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovaquie</i>	706	215	0,6%	305	28
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	361	304	0,8%	842	18
<i>dont cabotage</i>	169	10	0,0%	59	2

Source : Eurostat

Les transports pour compte d'autrui représentent plus de 94 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon slovaque. La distance moyenne parcourue par les véhicules roulant pour compte d'autrui est plus de 4 fois supérieure à celle réalisée pour compte propre. On peut donc supposer une présence plus importante du compte d'autrui sur les activités longue distance et internationales.

Le cabotage

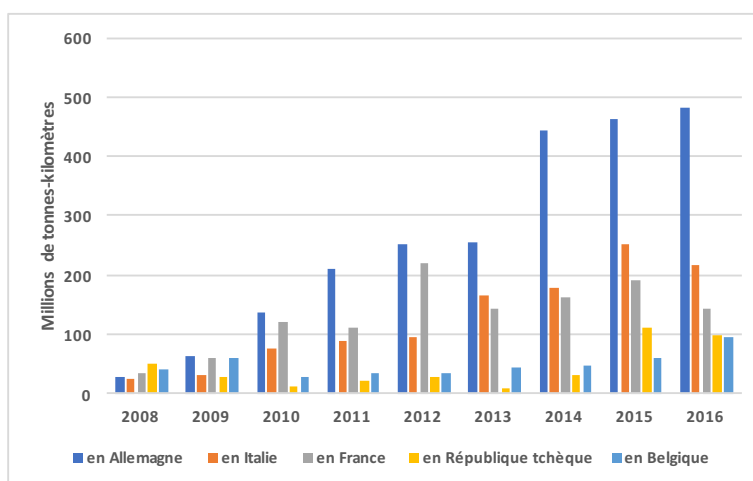
Le cabotage effectué sous pavillon slovaque représente 4 % du transport routier total en 2016 et 4,8 % du transport international. En 2016, au niveau de l'Union européenne, la Slovaquie se classe huitième sur la quantité de tonnes-kilomètres réalisées derrière la Pologne, la Roumanie, la Bulgarie, l'Espagne, les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne.

Le cabotage sous pavillon slovaque dans les principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage sous pavillon slovaque	264	350	528	647	832	860	1 138	1 310	1 447	23,70%
<i>en Allemagne</i>	28	63	136	211	252	256	442	463	481	42,68%
<i>en Italie</i>	24	31	77	90	94	165	179	252	216	31,61%
<i>en France</i>	34	59	122	113	220	145	162	190	145	19,88%
<i>en République tchèque</i>	50	27	13	23	29	9	32	113	98	8,78%
<i>en Belgique</i>	40	61	30	35	34	44	47	59	97	11,71%
Part du cabotage dans le transport slovaque %	0,90	1,26	1,91	2,22	2,80	2,85	3,63	3,91	4,00	-

Source: Eurostat

Le cabotage sous pavillon slovaque entre 2008 et 2016



Source: Eurostat

Les pays limitrophes ne sont pas ceux où la Slovaquie cabote le plus. Le cabotage en Allemagne représente la plus grosse part du cabotage sous pavillon slovaque en 2016 avec plus d'un tiers. Les deux autres pays où la Slovaquie cabote le plus sont l'Italie (14,9 %) et la France (10 %). Fait notable en 2015, la part du cabotage réalisé en République tchèque augmente de façon significative, passant ainsi de 32 millions de tonnes-kilomètres réalisées en 2014 à 113 millions de tonnes-kilomètres en 2015, soit une progression de +253 % en un an.

Le cabotage en Slovaquie

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cabotage en Slovaquie	52	17	40	68	98	84	105	120	111
Taux de pénétration du cabotage*	0,97%	0,31%	0,72%	1,22%	1,74%	1,50%	1,87%	2,13%	1,97%
Part de marché du cabotage**	1,06%	0,40%	0,96%	1,64%	2,33%	2,30%	2,56%	2,76%	2,39%

Source : Eurostat

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

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

Le poids des transports de cabotage dans l'offre de services de transport routier de marchandises à l'intérieur d'un pays diffère entre les États membres. Il peut être évalué par le taux de pénétration du cabotage qui correspond à la part du cabotage dans le marché national total du transport routier de marchandises du pays donné. En Slovaquie, on remarque que ce taux a diminué en 2009 et en 2013, mais globalement, la tendance est à la hausse. En 2016, le taux de pénétration du cabotage reste stable par rapport à l'année précédente avec 1,97 %.

ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM SLOVAQUE

Entreprises et véhicules du secteur TRM

Entreprises et véhicules du secteur TRM

Année	Entreprises	Véhicules moteurs
2010	7 362	276 000
2011	8 356	282 000
2012	8 298	286 000
2013	8 045	290 000
2014	7 823	293 853
2015	8 737	302 883

Source : Eurostat

Entre 2010 et 2015, le nombre d'entreprises dans le secteur du transport de marchandises a enregistré une croissance globale de près de 19 %. Malgré une baisse de l'effectif entre 2011 et 2014, la tendance repart à la hausse en 2015 pour atteindre 8 737 entreprises, soit le plus grand nombre d'entreprises recensées sur cette période. Le nombre de véhicules (camions et tracteurs confondus) a progressé de près de 10 % sur 6 ans.

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

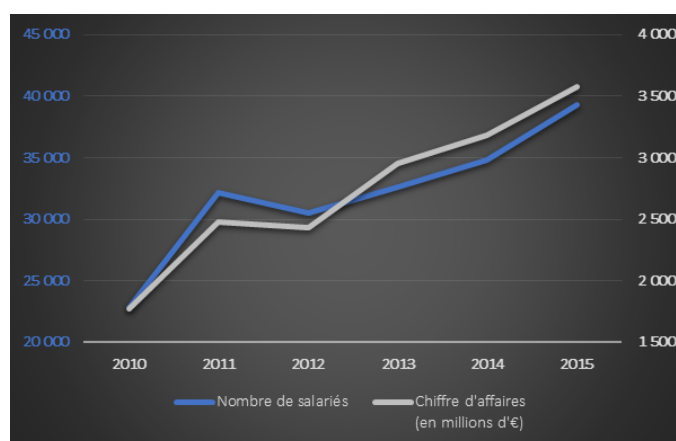
Le nombre de salariés et le chiffre d'affaires du secteur TRM ont augmenté de manière considérable entre 2010 et 2011 (+40 %) avant de connaître une légère baisse en 2012. Depuis 2013, la tendance repart de nouveau à la hausse mais de manière plus modérée. Le chiffre d'affaires a doublé entre 2010 et 2015 pour atteindre près de 3,6 milliards d'euros. Sur cette même période, le nombre de salariés est passé de 22 792 à 39 324.

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

Année	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2010	1 800	22 792
2011	2 500	32 147
2012	2 400	30 471
2013	3 000	32 617
2014	3 200	34 815
2015	3 600	39 324

Source : Eurostat

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



Source : Eurostat

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

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Slovaquie, 2015

Nombre d'entreprises	8 737
CA - millions €	3 575
Coût du personnel salarié - millions €	508
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	409
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	99
Taux de charges patronales apparent (b/a)	24,2%
Nombre de personnes occupées	44 262
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	4 938
<i>dont salariés</i>	39 324
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	88,8%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	5
Coût moyen du personnel salarié en €	12 900
Valeur ajoutée par salarié en €	22 500
CA par personne occupée	80 800
Investissement par personne occupée en €	7 600
Taux d'investissement (Investissement/CA)	9,4%

Source : Eurostat

2. PRESENTATION SPÉCIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SLOVAQUE

2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Les différentes parties en présence sont :

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

Les organisations professionnelles de TRM international

CESMAD Slovakia

La 'CESMAD Slovakia' a été créée en 1992 et compte au total plus de 900 membres en 2017. Elle est membre de l'IRU et n'a pas de représentation régionale. La CESMAD a pour principales missions :

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

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

UNAS

Fondée en mars 2010, cette organisation professionnelle encore très jeune par rapport à 'CESMAD Slovakia' a pour mission le développement du TRM international grâce au respect de la compétitivité du pavillon slovaque. Elle a rejoint en 2016 le groupe paneuropéen UETRO qui représente de plus de 320 000 petites et moyennes entreprises avec une capacité totale de plus de 1 million de véhicules. L'organisation réalise des études ponctuelles qui comparent la situation de la Slovaquie avec ses pays voisins. Elle cherche à se faire entendre à travers son magazine mensuel et les médias nationaux.

Les syndicats ouvriers

Il existe en Slovaquie plusieurs syndicats pour les travailleurs du secteur des transports. Les plus importants sont le KOVO et le ZLZ. La plupart des syndicats regroupent les employés de tous les modes de transport et de la logistique.

L'université de Zilina

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

et juridiques. La faculté regroupe les experts sur le transport et organise des conférences tout en développant ses relations internationales.

Les directions régionales

Dans chaque région de la Slovaquie, il existe un « Bureau des transports routiers » qui a pour mission d'assurer l'application de la législation dans le domaine routier, d'améliorer la sécurité routière et de protéger l'environnement. Ce sont ces bureaux qui s'occupent également de l'organisation des examens permettant l'obtention du certificat de capacité professionnelle. Ils délivrent les licences pour le transport international et autres autorisations spécifiques.

2.2. MODALITE DE CREATION D'UNE ENTREPRISE

CREATION D'ENTREPRISE

Le cadre juridique

Dans le secteur du transport il est possible d'utiliser l'une des 4 formes juridiques proposées par la législation slovaque :

- La **S.R.O.** (*ou spol. s r.o.*) qui est l'équivalent de la S.A.R.L. française
 - Nombre de partenaires et d'associés : 1 à 50 associés maximum
 - Capital : 5 000 € avec un minimum de 750 € par actionnaire. Dans le cas où il n'y a qu'un seul associé, le capital doit être versé dans sa totalité. Dans le cas contraire, il faut verser 30 % du capital.
 - Responsabilité des associés : aucune responsabilité

- La **A.S.** (*ou akc. spol.*) qui correspond à la S.A. en France
 - Nombre de partenaires et d'associés : au minimum 2 associés.
 - Capital : 25 000 € (10 % doivent être libérés dès la constitution).
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant des apports en capital.

- La **V.S.O.** (*ou ver. obch. spol.*) qui est l'équivalent de la Société en nom collectif en France
 - Nombre de partenaires et d'associés : 2 associés minimum
 - Capital : il n'y a pas de capital minimum.
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée.

- La **K.S.** (*ou kom. spol.*) qui correspond à la Société en commandite en France.
 - Nombre de partenaires et d'associés : au moins un partenaire à responsabilité limitée et un partenaire à responsabilité illimitée.
 - Capital : il n'y a pas de minimum requis.
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée pour certains associés et illimitée pour d'autres.

La société à responsabilité limitée est très répandue dans le secteur du fait de la particularité du transport de marchandises de grande valeur.

ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, la Slovaquie a soumis l'accès à la profession à la détention d'un certificat de capacité professionnelle.

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

Ainsi, pour exercer la profession de transporteur, le règlement européen (CE) n°1071/2009 impose l'obtention d'une attestation de capacité professionnelle de transporteur par route qui passe obligatoirement par la voie de l'examen. Cet examen doit permettre de vérifier les connaissances des candidats sur différentes matières telles que le droit national et communautaire, les aspects sociaux et fiscaux du transport routier, les règles commerciales, les normes techniques des véhicules ou encore la sécurité routière.

L'épreuve est alors organisée par une commission formée d'au moins 4 personnes. Une fois l'examen réussi, l'attestation de capacité professionnelle est délivrée par le ministère des Transports slovaque via les bureaux des transports routiers installés en régions.

ACCES AU MARCHÉ

Pour réaliser des opérations de transport routier, les entreprises doivent obtenir une licence et employer un professionnel, appelé également « gestionnaire de transport », titulaire de l'attestation de capacité professionnelle. Comme le stipule le règlement européen n°1071/2009, le gestionnaire de transport est censé assumer la « gestion effective et permanente des activités de transport des entreprises de transport par route ».

Ce gestionnaire de transport doit également résider dans un pays de l'Union européenne et avoir un lien réel avec l'entreprise. Il peut alors s'agir d'un employé, d'un directeur, d'un actionnaire ou du dirigeant de la société. Un contrat lie alors le gestionnaire et l'entreprise et précise les responsabilités et les tâches de ce dernier.

Pour les entreprises n'ayant pas de gestionnaire, le règlement leur permet de recourir aux services d'un gestionnaire extérieur. Dans ce cas, un gestionnaire extérieur a la possibilité d'exercer son activité auprès de quatre entreprises différentes au maximum pour une flotte totale maximale de cinquante véhicules. Dans le cas de grands groupes, un gestionnaire peut gérer à la fois la maison mère et ses filiales.

Une fois la condition du gestionnaire de transport remplie, l'entreprise doit obtenir une licence pour réaliser des opérations de transport au niveau national comme international. Les conditions d'obtention de la licence en Slovaquie respectent les règlements européens n°1071/2009 et 1072/2009. En Slovaquie, la licence est délivrée

pour une entreprise pour une période de 5 ans.

Les conditions d'obtention de la licence sont les suivantes :

- **Etablissement stable et effectif dans le pays**
- **Honorabilité** : Le transporteur doit prouver qu'il n'a pas commis de délit et n'a fait l'objet d'aucune condamnation pénale grave ainsi qu'aucune infraction grave aux réglementations communautaires dans le domaine du transport par route.
- **Capacité professionnelle** : Au moins une personne dans l'entreprise doit détenir le certificat de capacité professionnelle.
- **Capacité financière** : Le montant de cette licence est de 9 000 euros pour le premier véhicule et de 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.
- **Moyens techniques** : L'entrepreneur doit être en règle avec les contrôles techniques des véhicules utilisés.

En sus, la Slovaquie a fixé l'âge minimum pour exercer la profession de gestionnaire de transport à 21 ans⁶.

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

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

Autorisations spécifiques

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

Attestations de conducteurs

Conformément au règlement européen 1072/2009, l'exercice d'une activité de TRM par un transporteur embauchant des conducteurs ressortissants d'un pays extérieur à l'Union européenne est soumise à une attestation de conducteurs. Ces attestations sont attribuées par conducteur mais restent la propriété de l'entreprise. L'obtention de ces attestations de conducteurs est conditionnée à la détention d'une licence par l'entreprise. Elles sont délivrées par le ministère des Transports pour une période de 5 ans. Un registre des attestations de conducteurs délivrées est tenu par le ministère.

⁶ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre, entre le 1er janvier 2013 et le 31 décembre 2014, de certaines dispositions du règlement (CE) n° 1071/2009 établissant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

FORMATION DES CONDUCTEURS

La formation des conducteurs est quant à elle définie dans la loi 280/2006, en accord avec la directive européenne 2003/59/CE, et impose la détention de la carte de qualification conducteur. Pour l'obtenir, deux formations obligatoires sont prévues :

- Une formation de qualification initiale pour le conducteur pour l'obtention de la carte de qualification :

Les conditions et caractéristiques de cette formation suivent strictement les dispositions prévues dans la directive européenne 2003/59/CE. La formation de qualification initiale contient 280 heures de cours théoriques et pratiques. A la fin de la formation, le candidat passe un examen écrit de 80 questions (20 questions réparties sous quatre catégories) qui dure 4 heures. Pour réussir, le conducteur doit répondre correctement dans chaque catégorie à 14 questions parmi 20. S'il réussit, il reçoit une attestation de qualification initiale. En cas d'échec, il peut demander d'y participer une seconde fois dans l'année qui suit.

- Des cours d'entraînement régulier pour prolonger la validité de la carte :

Ces cours sont obligatoires tous les 5 ans. 35 heures sont ainsi dispensées. A cette occasion, les thèmes de la formation de qualification initiale sont repris.

2.3. LA FISCALITE DES ENTREPRISES

FISCALITE GENERALE

L'impôt sur les revenus des personnes physiques

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

- La part du revenu mensuel jusqu'à 316,94 euros net après cotisations n'est pas soumise à l'impôt sur le revenu.
- La part du revenu annuel entre 3 803,28 euros (soit l'équivalent de 12 mois de 316,94 euros de salaire net mensuel) et 35 022,31 euros est soumise à un taux d'imposition de 19 %. Le montant de 35 022,31 euro correspond à 176,8 fois le revenu minimum de subsistance mensuel.
- La part du revenu annuel au-delà de 35 022,31 euros net est soumise à un taux d'imposition de 25 %.

Le montant de 35 022,31 qui déclenche le taux d'imposition de 25 % est un montant mis à jour de l'ancien « impôt des millionnaires », qui correspondait à un revenu annuel net d'1 million de couronnes slovaques annuel, soit près de 33 000 euros au moment de l'adoption de l'euro par la Slovaquie en 2009.

L'employeur est tenu de soumettre le revenu d'un salarié à la retenue à la source pour verser l'impôt sur le revenu. A la fin de l'année fiscale de référence, le salarié décide de la façon dont il s'acquittera de son obligation fiscale annuelle. Il a la possibilité de s'acquitter de cette obligation fiscale par l'intermédiaire de son employeur ou en versant lui-même l'impôt. Dans le cas où le montant total des revenus imposables du salarié sont inférieurs ou égaux à 1 901,67 €, ce dernier n'est pas obligé de déposer une déclaration fiscale⁷.

Le montant des aides sociales ou familiales n'est pas réduit de l'impôt sur le revenu mais directement versé au salarié par les organismes compétents. Le salarié peut pourtant demander le versement sur le compte de son employeur et leur intégration sur la fiche de paie.

Les indemnités de déplacement, les tickets restaurant et le remboursement du transport entre le lieu de résidence et le lieu de travail n'entrent pas dans l'assiette du revenu soumis à l'impôt. L'impôt sur le revenu est prélevé à la source mensuellement et se trouve sur la fiche de paie. Les aides sociales sont calculées à la fin de l'année et déduites de l'impôt sur le revenu du mois de décembre.

La TVA

Elle s'applique à toutes les ventes de biens et services. Le taux de TVA slovaque est de 20 % depuis de 1^{er} janvier 2011.

Un taux minoré de 10 % a été retenu mais la liste de produits bénéficiaires de ce taux est relativement réduite. Celui-ci s'applique sur les produits alimentaires de base, sur certains produits pharmaceutiques et sur les livres. Le second taux minoré de 6 % a, quant à lui, été supprimé le 1^{er} janvier 2011.

Certains biens et services sont également exonérés, c'est le cas des soins de santé, de la radio publique, de la télévision (hormis la diffusion de publicités), de l'exportation de marchandises, des livraisons intercommunautaires de biens ou encore du transport international de personnes.

⁷ <https://ec.europa.eu/eures/main.jsp?catId=8682&acro=living&lang=fr&parentId=7827&countryId=SK&living>

L'impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés concerne toutes les personnes morales ayant leur siège social ou conseils de direction en Slovaquie. Les entreprises non résidentes en Slovaquie sont taxées uniquement sur les revenus perçus dans le pays au même taux (21 %) que les sociétés résidentes. L'exercice fiscal s'étend sur 12 mois consécutifs correspondant à l'année civile. Le revenu imposable correspond au bénéfice net comptable, soit la différence entre les produits et charges. Le taux de l'impôt sur les sociétés est depuis le 1^{er} janvier 2017 de 21 %⁸.

FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM

Droits d'accises

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Slovaquie a mis en place un système de droits d'accises. Les droits d'accises sont des taxes indirectes perçues par les douanes sur certains produits de consommation dont les produits pétroliers, le tabac et l'alcool.

Le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 41,61 €/hl au 31 décembre 2017⁹.

Taxe sur les véhicules à moteur

Jusqu'en 2015, la taxe à l'essieu, appelée en Slovaquie la taxe sur les véhicules à moteur, était de caractère local perçu par les régions qui déterminaient le montant de la taxe en fonction de la catégorie du véhicule et du nombre d'essieux que les véhicules possédaient. Les conditions d'application de la taxe étaient alors définies dans la loi 302/2001.

L'application de cette taxe a été revue dans la loi 361/2014, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Cette loi établit de nouvelles dispositions. Cette taxe est dorénavant définie au niveau national et collectée par le ministère des Finances. La taxe sur les véhicules à moteur concerne aussi bien les voitures que les véhicules utilitaires, de toute taille, enregistrés en Slovaquie et utilisés dans le pays.

Des remises sont applicables dans certains cas :

- Entre la 1^{ère} et la 3^{ème} année du véhicule, une remise de 25 % est applicable. Ainsi, pour un véhicule à moteur de 40 tonnes avec 4 essieux, le montant de la taxe s'élève à 1 629 € pour les trois premières années.
- Entre la 4^{ème} et la 6^{ème} année du véhicule, une remise de 20 % est applicable. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux, le montant de la taxe s'élève à 1 737,60 € pendant cette période de trois ans.
- Entre la 7^{ème} et la 9^{ème} année du véhicule, une remise de 15 % est applicable. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux, le montant de la taxe s'élève à 1 846,20 € pendant les trois dernières années de remise.
- Entre la 10^{ème} et la 12^{ème} année d'ancienneté, le montant de base, fixé à 2 172 €, s'applique pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux.

⁸ <https://tradingeconomics.com/slovakia/corporate-tax-rate>

⁹ CNR – Remboursement accises Europe de décembre 2017

- A contrario, la 13^{ème} année, une majoration de 10 % est prévue. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux, la taxe est ainsi fixée à 2 389,10 €.
- A partir de la 14^{ème} année, une majoration de 20 % est prévue. Pour un véhicule de 40 tonnes avec 4 essieux, la taxe passe donc à 2 606,40 €.

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

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

Source: ministère des Finances

Avant la réforme de 2015, la réglementation sur la taxe à l'essieu permettait aux transporteurs slovaques de ne pas acquitter cette taxe sur les véhicules n'ayant pas circulé sur le territoire slovaque pendant toute l'année. Cette particularité a été abrogée.

Taxation des routes

En 2010, la Slovaquie acquiert un nouveau système de taxe routière kilométrique appelé SkyTOLL. Ce système électronique permet aux usagers des infrastructures routières de payer directement les péages en fonction de leur utilisation. Lors de son lancement, le système couvrait près de 2 400 kilomètres de tronçons de route spécifiques, d'autoroutes et de routes nationales de 1^{ère} classe, alimentés par la technologie GPS-GSM par satellite.

Le paiement de la taxe routière est obligatoire pour tous les véhicules à moteurs dont la PTAC est supérieure ou égale à 3,5 tonnes. Le paiement, quant à lui, se fait au travers d'un outil électronique embarqué¹⁰.

Fin 2011, certains problèmes techniques sont signalés. Les entreprises de TRM slovaques auraient en effet recours à des astuces pour payer moins la taxe. Sur les tronçons lourdement taxés, les conducteurs sont ainsi incités à choisir des routes alternatives traversant les villages. En 2014, pour éviter ces contournements, les véhicules de plus de 12 tonnes sont interdits des routes de troisième classe et sur certaines routes de deuxième classe. Les tarifs du péage électronique sont également modifiés au profit des camions moins polluants¹¹.

Au 1^{er} janvier 2014, SkyTOLL couvre près de 17 770 kilomètres de sections routières, dont environ 660 kilomètres d'autoroutes et voies express, 3 630 kilomètres de tronçons de route de 1^{ère} classe, 3 640 km de tronçons de route de 2^{ème} classe et plus de 9 840 kilomètres de route de 3^{ème} classe¹².

Montant de la taxe pour 1 km sur les autoroutes et voies express en 2018

Catégorie du véhicule	EURO 0 - II	EURO III, IV	EURO V, VI, EEV
Véhicules utilitaires de 3,5 t à 12 t	0,105 €	0,095 €	0,082 €
Véhicules utilitaires de 12t et plus			
2 essieux	0,224 €	0,203 €	0,176 €
3 essieux	0,237 €	0,214 €	0,185 €
4 essieux	0,246 €	0,222 €	0,192 €
5 essieux	0,237 €	0,214 €	0,185 €

Source: Myto.sk

Montant de la taxe pour 1 km sur les routes nationales de 1ère classe en 2018

Catégorie du véhicule	EURO 0 - II	EURO III, VI	EURO V,VI, EEV
Véhicules utilitaires de 3,5 t à 12 t	0,082 €	0,074 €	0,064 €
Véhicules utilitaires de 12t et plus			
2 essieux	0,176 €	0,159 €	0,136 €
3 essieux	0,185 €	0,167 €	0,143 €
4 essieux	0,189 €	0,171 €	0,146 €
5 essieux	0,185 €	0,167 €	0,143 €

Source: Myto.sk

¹⁰ <https://www.emyto.sk/en/etoll/etc-system>

¹¹ <https://spectator.sme.sk/c/20067540/electronic-toll-stickers-offer-more-ease-in-use.html>

¹² <https://www.emyto.sk/en/etoll/etc-system>



Illustration d'un boîtier embarqué SkyTOLL

2.4. LA REGLEMENTATION SOCIALE

REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

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

Durée hebdomadaire

Le code du travail slovaque fixe la durée légale du travail à 40 heures par semaine. La durée de travail hebdomadaire peut être rallongée à 48 heures en moyenne en comptant les heures supplémentaires. En règle générale, après accord avec l'employeur, l'employé peut effectuer des heures supplémentaires pouvant atteindre 400 heures par année civile. Sur ces 400 heures possibles, l'employeur peut ordonner le travail supplémentaire dans la limite de 150 heures par année civile, le reste des heures supplémentaires est convenu avec l'employé¹³. La loi sur le temps de travail des conducteurs reprend ces mêmes dispositions de base. En revanche, peu de fiches de paie recueillies pendant les entretiens démontrent que les heures supplémentaires sont, en pratique, inscrites dans la comptabilité des entreprises du fait de la majoration du taux horaire. De nombreuses entreprises d'origine étrangère, notamment belges, y accordent pourtant une importance majeure en raison des contrôles réalisés sur le territoire des pays à l'Ouest de l'Europe, plus particulièrement autour des grands ports d'Anvers et de Rotterdam. En grande partie, le paiement des heures supplémentaires reste dans le cadre d'un accord oral entre le chef d'entreprise et le conducteur. Il se fait souvent à travers l'octroi supplémentaire d'indemnités journalières.

Au final, les fiches de paie font fréquemment référence à un salaire forfaitaire mensuel pour un temps de travail type sans heures supplémentaires. Sur la base d'un accord oral, les salariés reçoivent souvent un maximum d'indemnités journalières, pour des déplacements fictifs réalisés dans des pays de l'Ouest où les montants des indemnités sont les plus élevés.

Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

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

Concernant les jours de congés payés, les salariés de moins de 33 ans ont droit à quatre semaines (20 jours ouvrés) de congés payés, tandis que ceux qui ont 33 ans ou plus bénéficient de 5 semaines (25 jours ouvrés) de congés payés. Avant le 1^{er} janvier 2012, il fallait avoir travaillé ou suivi des études supérieures pendant au moins 15 ans depuis l'âge de 18 ans pour avoir droit aux 25 jours de congés payés. Cet avantage a donc été généralisé à l'ensemble de la population.

Contrats de travail

Le contrat de travail slovaque est simplifié. L'employeur et l'employé sont libres d'en choisir le contenu. Toutefois, quelques informations restent obligatoires, à savoir : le nom du poste et ses caractéristiques structurelles, le lieu de travail, la date de début de contrat ou encore le salaire brut mensuel.

Dès l'embauche, l'employeur peut ajouter une clause au contrat de travail l'autorisant à imposer au salarié un maximum de 400 heures supplémentaires par an sans avoir besoin de l'accord postérieur de son salarié au cas par cas.

¹³ <https://accace.com/wp-content/uploads/2017/02/2017-Labour-Law-and-Employment-Slovakia-EN-compressed.pdf>

Période d'essai : la période d'essai n'est pas obligatoire en Slovaquie. Si les deux parties sont d'accord, elle peut être inscrite dans le contrat de travail. Elle ne doit cependant pas dépasser 3 mois. Le cas échéant, il n'y a aucune période d'essai.

Durée du contrat : l'employeur et l'employé sont libres de préciser ou pas la durée du contrat de travail. Si la durée du contrat n'est pas précisée, le contrat est considéré à défaut comme à durée indéterminée. Si la durée est déterminée, elle ne peut pas dépasser 2 ans. Il est toutefois possible de reconduire le contrat deux fois sur les 2 ans impartis. Si l'employé continue à travailler, en connaissance de son employeur, après la fin de son contrat à durée déterminée, le contrat de travail devient automatiquement à durée indéterminée.

Temps de travail hebdomadaire : le temps de travail hebdomadaire de droit commun est fixé à 40 heures par semaine par le code de travail slovaque. Les contrats de travail ne mentionnent souvent pas la durée hebdomadaire sauf si une clause a été ajoutée concernant les heures supplémentaires.

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

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

Concernant les indemnités légales de licenciement, elles diffèrent suivant l'ancienneté du salarié au moment de la rupture. Trois scénarios sont ainsi définis :

- Pour les salariés ayant une ancienneté d'au moins un an, un mois de salaire leur est versé.
- Pour les salariés ayant une ancienneté de plus d'un an mais inférieure à cinq ans, deux mois de salaire leur sont versés.
- Pour les salariés ayant une ancienneté supérieure à cinq ans, trois mois de salaire leur sont versés¹⁴.

Conventions collectives

Il existe en Slovaquie des conventions collectives qui sont signées par les organisations syndicales nationales et par les employeurs ou organisations d'employeurs. En réalité, les quelques conventions collectives concernant le secteur privé ne sont pas obligatoires depuis la chute de l'ancien régime communiste et n'ont pas été modifiées depuis. La loi sur le travail en définit cependant les rôles et les modalités pour tout secteur économique qui souhaiterait en avoir une. A l'heure actuelle, il n'en existe pas dans le secteur du TRM. L'organisation professionnelle principale CESMAD Slovakia souhaiterait en négocier une dans le secteur, mais leur influence politique demeure très limitée face au lobbying des grandes entreprises de transport et des investisseurs étrangers.

Dans les entreprises publiques et pour les fonctionnaires contractualisés, les conventions collectives sont toujours respectées. La convention collective la plus complète est celle de la société ferroviaire nationale.

¹⁴ www.skl-avocat.com/fr/competences/5-droit-du-travail.html

Rémunération

Les rémunérations sont déterminées par les accords d'entreprises et par le contrat de travail. Le législateur a toutefois fixé un salaire minimum national de base qui s'élevait au 1^{er} janvier 2017 à 435 € brut par mois¹⁵, réévalué depuis le 1^{er} janvier 2018 à 480 € brut soit une forte augmentation de 10,34 %¹⁶.

Le salaire minimum mensuel slovaque entre 2014 et 2018 exprimé en euros



En l'absence de conventions collectives qui pourraient servir à définir un salaire brut minimal selon les métiers, la loi slovaque prévoit leur classification selon le degré de responsabilité. Les responsabilités se définissent souvent à travers des critères précis :

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

Selon les responsabilités du métier, le salaire minimum est multiplié par un coefficient. Il existe 6 niveaux de responsabilité. Les conducteurs sont au niveau 2 et perçoivent au moins 1,2 fois le salaire minimum, c'est-à-dire 576 € brut depuis janvier 2018¹⁷.

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

Niveau de difficulté de l'emploi	Coefficient appliqué au salaire minimum	Salaire minimum mensuel appliqué en 2017	Salaire minimum mensuel appliqué en 2018
1	1,0	435 €	480 €
2	1,2	522 €	576 €
3	1,4	609 €	672 €
4	1,6	696 €	768 €
5	1,8	783 €	864 €
6	2,0	870 €	960 €

Source: Accace

¹⁵ Eurostat

¹⁶ <https://spectator.sme.sk/c/20670321/minimum-wage-in-slovakia-to-rise-from-january.html>

¹⁷ <https://accace.com/increase-of-minimum-wage-by-eur-45-in-slovakia-as-of-2018-news-flash/>

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

Le travail de nuit, compris entre 22 heures et 6 heures¹⁸, est également majoré de 20 % sur la base du salaire minimum.

Cotisations sociales

Les cotisations sociales slovaques s'élèvent en moyenne à 48,6 % du salaire brut réparties entre le salarié et l'employeur, respectivement 13,40 % et 35,20 %. Le taux des cotisations sociales en Slovaquie reste inchangé depuis 12 ans, soit entre 2006 et 2018¹⁹.

Cotisations sociales en Slovaquie

Cotisations sociales en Slovaquie	Charges patronales	Charges salariales
Cotisations assurance maladie (1)	10,00%	4,00%
Cotisations assurance maternité	1,40%	1,40%
Cotisation vieillesse (2)	14,00%	4,00%
Cotisation assurance chômage (3)	1,00%	1,00%
Cotisation assurance invalidité (3)	3,00%	1,00%
Accidents de travail, maladies professionnelles	0,80%	/
Fonds de garantie (4)	0,25%	/
Fonds de réserve solidaire (5)	4,75%	/
Total	35,20%	13,40%

Source: CLEISS

(1) Le taux de cotisation est réduit de moitié pour les salariés handicapés

(2) 10% sont dédiés au 1er pilier de l'assurance pensions, et 4% sont transférables vers le 2ème pilier (capitalisation)

(3) La cotisation n'est pas due pour les salariés titulaires d'une pension de vieillesse

(4) Le fonds de garantie a pour but de couvrir les salaires en cas d'insolvabilité de l'employeur

(5) Le fonds de réserve solidaire vise à couvrir l'absence de moyens financiers des fonds gérés par l'Agence d'Assurances Sociales

Pour mémoire, l'assurance vieillesse slovaque repose sur 3 piliers²⁰ :

- Le 1^{er} pilier est obligatoire. Celui-ci est fondé sur un système par répartition et financé par les cotisations sociales. Il est organisé et géré par l'Agence d'Assurances Sociales représentée par des bureaux en régions.
- Le 2nd pilier peut être intégré volontairement par les travailleurs jusqu'à l'âge de 35 ans. Il est géré par un fonds de pension privé auquel l'employeur verse une cotisation mensuelle produisant des intérêts et permettant la constitution d'un capital. La pension de retraite est aussi liée à ce 2nd pilier.
- Le 3^{ème} pilier est facultatif. Il est fondé sur un système par capitalisation et est géré par des agences privées. Il sert notamment à compléter la pension de vieillesse obligatoire.

Concernant le taux des accidents du travail applicable aux conducteurs routiers, il est fixé à 0,80 %.

¹⁸ <https://www.replicon.com/help/slovakia-labor-requirements>

¹⁹ <https://home.kpmg.com/xx/en/home/insights/2011/12/slovakia-other-taxes-levies.html>

²⁰ www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_slovaquie_salaires.html

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES

Généralités

La Slovaquie a modifié sa législation nationale selon le règlement européen 561/2006 sur le temps de conduite et de repos dans le transport par route, sans pour autant avoir à le transposer entièrement. La loi du 13 septembre 2007 transpose également la directive européenne 2002/15/CE sur le temps de travail des conducteurs.

Durée du travail

Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive européenne 2002/15/CE 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. Par conséquent, on peut atteindre en pratique 2 496 heures de travail par an.

L'article 4 de la directive 2002/15/CE sur la durée maximale hebdomadaire du travail stipule qu'elle peut être allongée à 60 heures à condition que la moyenne ne dépasse pas 48 heures sur une période de 4 mois.

Temps de conduite

Le règlement européen 561/2006 sur le temps de conduite et de repos des conducteurs s'applique directement en Slovaquie sans transposition dans le droit national. Il prévoit ainsi que le temps de conduite ne peut excéder 9 heures par jour. Toutefois, il peut être prolongé à 10 heures deux fois par semaine. Sur la semaine, le temps de conduite ne peut donc excéder 56 heures et 90 heures pour deux semaines consécutives.

Temps de disponibilité

Le temps de disponibilité, prévu par la loi slovaque, reprend de façon fidèle la définition inscrite dans les textes européens. Selon la jurisprudence slovaque, il n'est pas considéré comme du temps de travail. A ce titre, il n'est pas obligatoirement rémunéré. Il regroupe par exemple les temps durant lesquels un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou par train, les temps d'attente à des postes frontières ou liés à des interdictions de circulation et le temps passé dans le véhicule comme accompagnateur d'un deuxième conducteur en cas de double équipage.

Pauses et repos

Le règlement européen 561/2006 définit le temps de pause comme « toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches et qui doit uniquement lui permettre de se reposer ». Ainsi, comme le stipule la directive 2002/15/CE, une pause est obligatoire pour les conducteurs ayant travaillé plus de 6 heures consécutives. 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 découpées en tranches de 15 minutes.

Le règlement européen 561/2006 définit le repos comme « toute période pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps ». Les temps de repos journalier ininterrompu sont ainsi de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaires ininterrompus de 45 heures. Les temps de repos journalier ininterrompu peuvent être effectués dans le véhicule si celui-ci est à l'arrêt et s'il dispose d'un endroit pour dormir.

Autres dispositions

Dans le cas où le conducteur conduit pendant au moins 4 heures pendant la nuit, 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.

Indemnités de déplacement

Pour les déplacements sur le territoire national, des indemnités horaires sont fixées en Slovaquie et dépendent notamment de l'heure à laquelle le déplacement a lieu. La loi 309/2016 sur les indemnités horaires de déplacement en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016 détaille les montants applicables :

- Pour les déplacements ayant lieu entre 5 heures et midi, le tarif appliqué est de 4,50 €.
- Pour les déplacements ayant lieu entre 12 heures et 18 heures, le tarif appliqué est de 6,70 €.
- Pour les déplacements ayant lieu après 18 heures, le tarif horaire appliqué est de 10,30 €.

Pour les déplacements à l'international, les indemnités journalières sont quant à elles fixées selon le barème publié en début d'année par le ministère des Finances et s'appliquent à tous les salariés du secteur privé. Le montant de ces indemnités dépend du pays destinataire et est souvent indiqué dans la monnaie du pays. Elles ne sont soumises ni aux charges sociales ni à l'impôt sur le revenu.

**Indemnités de déplacement par pays, selon le barème du ministère des
Finances, 2017**

Pays	Monnaie	Montant	Conversion en €
Allemagne	Euro	45	
Autriche	Euro	45	
Belgique	Euro	45	
Bulgarie	Euro	36	
Chypre	Euro	41	
Croatie	Euro	40	
Danemark	Couronne danoise	380	51,08 €*
Espagne	Euro	43	
Estonie	Euro	42	
Finlande	Euro	50	
France	Euro	45	
Grèce	Euro	42	
Hongrie	Euro	39	
Irlande	Euro	53	
Italie	Euro	45	
Lettonie	Euro	40	
Lituanie	Euro	40	
Luxembourg	Euro	50	
Malte	Euro	45	
Pays-Bas	Euro	45	
Portugal	Euro	43	
République tchèque	Couronne tchèque	600	23,49 €**
Roumanie	Euro	43	
Slovénie	Euro	38	
Suède	Couronne suédoise	455	46,19 €***

Source: ministère des Finances slovaque

*1 € = 7,4451 DKK (décembre 2017)

**1 € = 25,5404 CZK (décembre 2017)

***1 € = 9,8468 SEK (décembre 2017)

Pour mémoire, avant 2012, il était d'usage, en Slovaquie, que l'employeur majore les indemnités de déplacement. Le taux de majoration était différent selon les secteurs et s'établissait à 30 % pour le secteur de TRM. Cette majoration appelée officiellement « argent de poche » était soumise aux charges et à l'impôt sur le revenu. Son utilisation équivalait donc à une augmentation du salaire mensuel, au même titre que des primes exceptionnelles. Désormais, on rencontre ce dispositif dans deux cas :

- les anciens contrats de travail signés avant 2012 qui précisent le montant ou le pourcentage de l'argent de poche pour le salarié concerné,
- lorsque la « production » kilométrique du salarié dont la rémunération officielle est basée sur le kilométrage ne peut être couverte par des indemnités de déplacement journalières. L'utilisation de « l'argent de poche » permet à l'entreprise d'accorder une rémunération plus élevée sans que le salaire mensuel ne soit revu à la hausse.

2.5. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

AMENDES

L'Inspection du travail slovaque peut appliquer différentes amendes aux professionnels du transport routier en vertu du règlement européen n°561/2006 relatif au temps de travail des conducteurs. Des sanctions variées existent donc :

- Lorsqu'une entreprise de transport emploie un conducteur qui enfreint les règles relatives au temps de conduite, aux pauses et aux repos journaliers et hebdomadaires. Une amende comprise entre 664 € et 3 319 € est applicable
- Lorsqu'une entreprise de transport organise le travail de ses conducteurs de manière à ne pas leur permettre de respecter le temps de travail, les heures de conduite, les heures de repos journalier et hebdomadaire. Une amende comprise entre 1 660 € et 16 597 € est applicable.
- Lorsqu'une entreprise offre à ses conducteurs des primes pour qu'ils effectuent des pratiques de conduite mettant en danger la sécurité des personnes et des biens. L'amende est comprise entre 1 660 € et 16 597 €.

Si dans les douze mois qui suivent l'amende le transporteur enfreint de nouveau les règles liées au temps de travail, l'Inspection du travail slovaque impose une amende équivalente aux plafonds des différents cas énumérés.

Si le transporteur enfreint de façon répétée les règles liées au temps de travail et de conduite, l'Inspection du travail slovaque peut demander à l'autorité administrative compétente une suspension de son activité²¹.

²¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2013-02-harmonisation-of-sanctions-commercial-road-transport-part-iv.pdf>

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

3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM

Le TRM représente un secteur important pour le développement de l'économie du pays, tant au niveau de l'emploi qu'au niveau du commerce extérieur. En effet, la Slovaquie est devenue un acteur important dans le paysage du TRM européen notamment grâce à l'augmentation de la production industrielle qui génère des flux conséquents.

Au niveau institutionnel, le TRM slovaque est très peu suivi. Les statistiques réalisées concernent le strict minimum demandé par l'Eurostat. L'institut de transports de Zilina a indiqué avoir très peu de budget pour effectuer les travaux sur la branche transport. Concernant la route, la quasi-totalité de son budget serait allouée à des études sur les futures autoroutes plutôt que sur le secteur du TRM.

Structurellement, le TRM slovaque repose sur ses acquis caractérisés essentiellement par la compétitivité du pavillon au niveau des prix. Les transporteurs slovaques sont en concurrence directe avec leurs homologues et voisins polonais et hongrois.

Afin de compléter ce rapport portant sur le TRM slovaque, des enquêtes ont été réalisées en face à face dans des entreprises de tailles variées, situées principalement autour de la capitale Bratislava et la région industrielle de Trnava. Ces entretiens avec des représentants d'entreprises se sont déroulés dans un climat ouvert et coopératif. Onze interviews ont permis de recueillir des données exploitables. Dans le cadre de ce rapport, des entretiens en face à face avec 19 conducteurs slovaques 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.

Entreprise	Type de véhicules	% International	CA (millions €)	Nb de conducteurs	Nb de véhicules
E1	Tautliners	90 %	3,210	35	30
E2	Tautliners	100 %	0,535	6	5
E3	Tautliners	100 %	0,35	4	3
E4	Tautliners	50 %	0,900	8	9
E5	Tautliners	75 %	6,200	71	66
E6	Frigo	100 %	3,700	40	39
E7	Tautliners, citernes	100 %	0,835	7	7
E8	Bennes, tautliners	95 %	0,980	11	10
E9	Frigo, citernes	100 %	4,731	52	44
E10	Tautliners	90 %	0,350	4	4
E11	Tautliners	60 %	0,680	8	6

3.2. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES

DONNEES RELATIVES AU PERSONNEL DE CONDUITE

Le CDI est le contrat de travail de référence pour tous les conducteurs. Une période d'essai de 2 mois est souvent inclus dans les contrats mais les entreprises n'y font pas très attention dans la mesure où elles ont la possibilité de licencier un salarié de façon immédiate avec des indemnités qui ne dépassent pas les deux mois de salaire fixe.

Concernant la sous-traitance les petites sociétés slovaques sont souvent des sous-traitants des grandes entreprises internationales. Il est important de noter ici qu'un grand nombre d'entreprises de TRM installées dans les pays de l'Ouest de l'Europe ont une filiale en Slovaquie. Ainsi, elles confient à leur filiale la part internationale des flux générés par leurs clients dans leur pays d'origine.

Un point de conjoncture important est le manque de conducteurs, relevé par 8 entreprises sur les 11 interrogées. Il serait très difficile de trouver des conducteurs autour des agglomérations à l'Ouest du pays. Les transporteurs disent travailler souvent avec des cabinets de recrutement qui vont chercher des ouvriers du BTP ou des agriculteurs à l'Est et qui leur offrent une formation de conducteur. La période de formation serait considérée comme du travail effectif et payé au salaire fixe de marché proposé aux conducteurs. D'autres transporteurs proposeraient aux conducteurs ukrainiens et hongrois des salaires plus intéressants que dans leur pays d'origine pour les attirer en Slovaquie.

Les entreprises slovaques se plaignent de l'arrivée des investisseurs étrangers, notamment des filiales des entreprises de transport de l'Ouest qui auraient tendance à « facturer les prix de l'Ouest et proposer des salaires plus élevés que ce qui est normalement pratiqué sur le marché slovaque ». Elles auraient donc capté la plupart des conducteurs qualifiés.

Le nombre d'heures de travail par mois se trouve dans une fourchette allant de 203 à 248 heures. Une concentration autour des 222 heures est observée. Les conducteurs travaillent 10,75 mois sur 12. Ils ont droit à des jours fériés et les ponts seraient souvent offerts par les entreprises. Au final, 10,75 mois de travail effectif seront retenus pour le reste de l'étude.

Le nombre de jours de travail à l'année varie peu d'une entreprise à l'autre. Il est de l'ordre de 234 jours dans la plupart des entreprises où l'activité internationale occupe une place importante.

Sous la pression des conducteurs, les entreprises slovaques déclarent qu'elles essaient d'organiser leur planning afin qu'ils puissent rentrer un week-end sur deux à leur domicile.

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.

Le coût annuel moyen d'un conducteur, heures supplémentaires et indemnités de déplacements incluses, se trouve, d'après les déclarations des responsables interrogés, entre 22 500 euros et 27 000 euros. Les détails du calcul de ce montant se trouvent à la fin de ce chapitre.

Enfin, le kilométrage des conducteurs qui ressort des enquêtes en entreprise est compris entre 10 300 km et 14 250 km par mois, ou autour de 123 000 km par an. Lors de l'enquête parking, les conducteurs déclarent un kilométrage dans une fourchette de 120 000 km à 150 000 km par an avec une concentration autour de

134 000 km annuels, ce qui dépasse largement les données recueillies auprès des entreprises. Le kilométrage retenu pour ce rapport sera de 128 800 km/an.

Selon les données recueillies sur place, la vitesse moyenne recomposée s'établit à 65,05 km/h (déclarée 65 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 et slovaques.

Le ratio conducteur/tracteur relevé lors des entretiens est dans la moyenne habituellement constatée dans les pays de l'Est, soit 1,1 conducteur pour 1 véhicule.

Le kilométrage annuel d'un véhicule est ainsi évalué à 142 000 km.

FINANCEMENT DU MATERIEL

Le prix d'acquisition d'un tracteur Euro VI varie entre 75 000 et 85 000 euros après remises spéciales. Cinq entreprises parmi les 11 interrogées déclarent acheter des tracteurs d'occasion provenant de leur partenaire privilégié situé en Europe de l'Ouest ou de leur maison mère. Ces véhicules très récents, souvent revendus à la fin du contrat de leasing ont en moyenne 4 ans et seraient achetés à près de 35 000 euros, soit moins de la moitié du prix de leur équivalent neuf.

10 entreprises sur 11 ont presque exclusivement recours au leasing pour l'acquisition des véhicules neufs. Les contrats de leasing s'étalent principalement sur 48 mois. La durée de détention d'un tracteur est de 7,5 ans environ et de 14 ans pour les semi-remorques.

A la fin de cette période de détention, le tracteur serait revendu à un dixième de son prix neuf. La semi-remorque n'aurait plus de valeur marchande.

Le prix moyen des semi-remorques classiques est de 22 800 euros.

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 neuf à 12 208 euros avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,30.

CONSOMMATION DE GAZOLE

La consommation moyenne constatée est de 31,3 litres aux 100 km.

Selon les chiffres officiels de la Commission européenne, le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2017 est de 0,9422 euro par litre pour la Slovaquie. Ce prix est supérieur à ceux constatés dans d'autres pays de la zone, comme en Pologne ou encore en Hongrie.

Sur la même période, le coût unitaire moyen pour la France est de 0,9108 euro par litre, récupération partielle de TICPE déduite.

Pour leur approvisionnement en carburant, d'importants écarts ont été relevés dans la gestion des achats. En effet, le lieu d'approvisionnement dépend souvent de la taille de l'entreprise et des pays visités. Les grandes entreprises slovaques déclarent s'approvisionner à plus de 80 % sur le marché slovaque grâce à l'achat du

carburant en gros, stocké en cuve. Elles auraient une réduction de 5 à 6 centimes d'euros par rapport au prix à la pompe.

Les petites entreprises privilégient l'achat du carburant à l'étranger à hauteur de 70 %. Elles déclarent se procurer la plupart du temps en Pologne (20 %), en Autriche(10 %), au Luxembourg (25 %) et en Espagne (15 %).

Selon les calculs du CNR, 64 % du carburant consommé par les entreprises interrogées est acheté en Slovaquie au prix cuve de 0,89 euro/litre. 6 % est acheté en Slovaquie à la pompe. Le reste, soit 30 % est acheté à l'étranger dans divers pays pour un coût moyen estimé à 0,875 euro. Ainsi, le coût moyen d'un litre de carburant est évalué à 0,8886 euro.

PNEUMATIQUES

L'achat des pneumatiques est en train d'évoluer en Slovaquie. La proposition de forfait kilométrique des fournisseurs de pneumatiques devient de plus en plus intéressant pour les entreprises slovaques qui se soucient d'avoir des coûts fixes sur ce poste tout en optimisant la qualité. Ce forfait est estimé à 4 centimes d'euros par kilomètre parcouru.

Pour les entreprises qui ne font pas le choix du forfait kilométrique, le coût d'un pneumatique sur un tracteur représente entre 250 € et 450 €. Les marchés de spécialisation, l'état des routes dans les pays traversés, le poids du véhicule et la formation du conducteur sont les facteurs majeurs qui influencent le coût des pneumatiques et la gestion des achats auprès des entreprises de TRM.

Dans leurs conditions d'exploitation, suivant les témoignages, le coût des pneumatiques, main d'œuvre comprise, peut être estimé à près de 4 120 €/véhicule.an.

ASSURANCES

La fourchette annoncée par les transporteurs pour les primes d'assurance des véhicules varie du simple au triple, soit de 1 500 euros par an et par véhicule jusqu'à 4 770 euros.

Après quelques recherches, on remarque qu'une partie des transporteurs n'assuraient pas l'intégralité de leur véhicule. En plus de l'assurance tiers payant obligatoire, il est d'usage en Slovaquie d'assurer 50 %, 70 % ou 100 % de la valeur du véhicule avec des franchises très variables. Ceci permet d'obtenir des tarifs très intéressants en limitant le risque de l'entreprise.

Il est ainsi difficile de proposer une moyenne pour ce poste de coût. A dire d'expert, dans un souci d'homogénéisation avec les autres études du CNR, le coût de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes est estimé à 2 980 euros par an.

MAINTENANCE ET REPARATIONS

Les entreprises slovaques n'internalisent pas l'entretien des véhicules. Une seule grande entreprise slovaque a déclaré avoir un atelier interne.

La plupart des entreprises ont recours au leasing avec un contrat d'entretien. Après l'achat de ce dernier, les entreprises se contentent des visites régulières auprès de leur garagiste ou chez le concessionnaire de la marque pour effectuer l'entretien et la réparation de leurs véhicules.

Le coût annuel de maintenance-réparations est estimé à 5 300 euros, soit un coût au kilomètre de près de 0,037 €.

PEAGES ET TAXE A L'ESSIEU

Le coût annuel des péages pour un 40 T roulant à l'international se trouve dans une fourchette allant de 9 000 à 19 500 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 y compris la Slovaquie et de l'augmentation généralisée des tarifs.

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

Le coût annuel du péage est estimé à 16 300 euros pour une entreprise slovaque type.

Le montant annuel de la taxe à l'essieu pour un véhicule de 4 ans est de 1 737,60 euros. Voir la section taxe sur les véhicules à moteur en page 25 pour plus d'information sur le sujet.

3.3. OBSERVATION DES COUTS D'UN PERSONNEL DE CONDUITE

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE.

L'étude 2012 sur le TRM slovaque faisait état d'un mode de calcul des salaires avec des frais kilométriques, typique des pays de l'Est. Depuis, sous la pression des pays de l'Ouest et grâce au changement de mentalités et du modèle de gestion, ce mode de calcul semble diminuer. Ainsi, moins de 50 % des conducteurs interrogés déclarent recevoir un salaire proportionnel à leur kilométrage.

Les conducteurs slovaques ont toujours un salaire de base qui représente moins de la moitié de leur rémunération totale mensuelle. Ce salaire fixe sur la base duquel les cotisations sont versées a augmenté sensiblement depuis la dernière étude sur la Slovaquie. D'après les témoignages, il serait désormais de l'ordre de 800 euros dans la région de la capitale, descendant à 650 euros dans la partie Est du pays où les entreprises de TRM sont plutôt rares. Pour le reste de l'analyse, un salaire de base de 720 euros sera retenu pour l'élaboration du profil type.

A cela s'ajoutent le paiement de la prime journalière ou kilométrique ainsi qu'un certain nombre de primes distribuées suivant la qualité de travail que fournit un conducteur.

En général, la prime de Noël est inévitable en Slovaquie. Cette dernière peut prendre la forme d'un cadeau ou de chèques-vacances, mais elle est souvent payée au comptant dans une enveloppe, de façon traditionnelle, directement par l'employeur. C'est un symbole fort.

Puis, une série de primes est distribuée tout au long de l'année :

Prime de week-end

Les conducteurs reçoivent un montant de près de 50 euros pour chaque dimanche passé en dehors du domicile familial.

Prime de non-accident

En règle générale, les employeurs gratifient leurs meilleurs conducteurs pour leur bonne conduite. Le montant représente souvent un pourcentage de ce qui est économisé par l'employeur grâce à la baisse de la prime d'assurance.

Prime de conduite nocturne

Plus rare que la prime de week-end, mais dans certains cas les employeurs n'hésitent pas à payer la prime de conduite nocturne pour toute conduite entre minuit et 6 heures du matin. Certains conducteurs spécialisés peuvent recevoir jusqu'à 200 euros par mois.

Prime d'entretien de véhicule

C'est une prime historique versée aux conducteurs qui réparent et nettoient seuls leur véhicule. Elle est de plus en plus rare. Désormais, elle est accordée uniquement aux conducteurs qui changent les pneus par leur propre moyen. Elle peut représenter jusqu'à 50 euros pour chaque changement de pneu.

Prime d'ancienneté

En l'absence de réglementation sur le sujet, il ne faut pas confondre cette prime avec celle qui peut souvent être trouvée dans les pays de l'Ouest. Elle est souvent accordée aux conducteurs qui restent longtemps dans l'entreprise.

Depuis quelques années, l'augmentation générale des salaires, y compris le salaire minimum national, ne permet plus aux transporteurs de verser une prime d'ancienneté digne de ce nom. Celle-ci est souvent utilisée pour rehausser le salaire du conducteur au salaire du marché afin de fidéliser le conducteur.

Compléments de salaire

Le cas le plus répandu est toujours celui de la rémunération kilométrique. Ce type de rémunération semble perdre de l'ampleur par rapport à l'ancienne étude sur le TRM slovaque du CNR. Elle représente 10 centimes d'euros par kilomètre parcouru pour le salarié. Le montant est représenté sous forme d'indemnités de déplacement sur les fiches de paie. Dans cette version de l'étude sur le TRM en Slovaquie, 8 conducteurs sur les 19 interrogés ont déclaré recevoir une prime kilométrique.

Le second cas le plus répondu (7 conducteurs sur 19) est le versement d'une prime journalière. En effet, les conducteurs reçoivent entre 50 et 65 euros de prime journalière pour chaque jour de travail effectif, soit en moyenne près de 22 à 24 jours par mois. Ce calcul est voulu par les conducteurs qui souhaitent éviter que leur revenu soit impacté par des problèmes de congestion des autoroutes, d'attentes aux portes des ports ou encore liés aux conditions climatiques. La différence entre la prime et les indemnités de déplacement journalières se trouve dans la stabilité du montant. Tandis que les indemnités journalières sont en fonction du pays visité, la prime journalière est la même pour tous les pays.

2 conducteurs ont indiqué n'avoir aucune prime en fonction de productivité. L'intégralité de leur rémunération serait payée sous forme de salaire, avec la seule condition de réaliser au moins 12 000 km par mois.

En Slovaquie, comme dans d'autres pays de l'Est de l'Europe, le statut d'auto-entrepreneur a une dimension particulière dans la mesure où il s'apparente souvent au salariat. En effet, lors des enquêtes, le CNR a rencontré plusieurs conducteurs slovaques travaillant sous contrat d'auto-entrepreneur pour un seul et unique client avec des avantages similaires à ceux des salariés (l'utilisation des moyens de production de l'entreprise, le véhicule en l'occurrence, une période non travaillée mais facturée pour remplacer les congés payés, la participation aux événements internes à l'entreprise tels que les réunions ou les formations...). Ces conducteurs dont la situation serait assimilée au salariat en France facturent pourtant un forfait mensuel qui représenterait leur salaire brut chargé s'ils étaient salariés. Il est particulièrement intéressant pour les conducteurs d'adopter ce statut puisqu'il permet de déduire de leur chiffre d'affaires une grande partie de leurs dépenses, comme pour les entreprises qui obtiennent une grande flexibilité de la main d'œuvre.

Lors des entretiens avec les conducteurs slovaques, certains conducteurs auto-entrepreneurs ont déclaré recevoir le paiement de leurs factures mensuelles depuis la Belgique bien qu'ils soient en contrat de prestation de services avec la filiale slovaque de cette même société. Ce type de profil n'a pas été pris en compte dans le calcul de coût du profil type suivant.

DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SLOVAQUE AFFECTE A L'INTERNATIONAL

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 slovaque présenté ci-dessous :

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 80 % de son temps à l'international, - Trajets internationaux de longue distance, - Moyennes tournées européennes incluant un week-end pour chaque tournée d'une douzaine de jours, deux fois par mois, accompagnées de quelques jours de repos à domicile, - Congés payés pris systématiquement en deux parties, deux semaines en hiver, deux à trois semaines en été, généralement entre juillet et août, - Conducteur hautement mobile, n'hésitant pas à changer d'entreprise pour améliorer son revenu, - Rémunération composée d'un salaire de base fixe proche des 700 euros brut par mois, complété par une partie variable, - Indemnités de déplacement servant souvent à traduire la partie variable de la rémunération sur la fiche de paie, - Temps de service proche de 222 heures par mois, le travail autre que la conduite est souvent négligé et non comptabilisé.
Kilométrage annuel réalisé	128 800 km
Nombre de jours de travail par an	234 jours
Nombre de semaines d'activité par an	45
Nombre d'heures de conduite par an	1 980 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	27 933,58 €
Coût horaire de conduite en €	14,22 €
Coût kilométrique en €	0,24 €

RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES

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.

D'après les entretiens réalisés auprès des entreprises et avec les conducteurs, un exemple de fiche de paie est présenté ci-dessous basé sur la pratique majoritairement observée de rémunération fixe complétée d'une part variable dépendant des kilomètres parcourus.

Recomposition du coût d'un conducteur slovaque					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Dénomination	Unité	Montant	Dénomination	Unité	Montant
Salaire Brut Global	€/mois	920,00 €	Salaire Brut Global	€/mois	920,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	720,00 €	Salaire brut fixe		720,00 €
Primes ou autres éléments de salaire soumis aux cotisations sociales	€/mois	200,00 €	Primes ou autres éléments de salaire soumis aux cotisations sociales		200,00 €
Cotisations sociales	35,20%	323,84 €	Cotisations sociales	13,40%	123,28 €
Cotisation assurance maladie	10,00%	92,00 €	Cotisation assurance maladie	4,00%	36,80 €
Cotisation assurance maternité	1,40%	12,88 €	Cotisation assurance maternité	1,40%	12,88 €
Cotisation vieillesse	14,00%	128,80 €	Cotisation vieillesse	4,00%	36,80 €
Cotisation assurance chômage	1,00%	9,20 €	Cotisation assurance chômage	1,00%	9,20 €
Cotisation assurance accident pour le TRM	0,80%	7,36 €	Cotisation assurance invalidité	3,00%	27,60 €
Cotisation assurance invalidité	3,00%	27,60 €			
Fonds de garantie	0,25%	2,30 €			
Fonds de réserve solidaire	4,75%	43,70 €			
			Salaire net après cotisations		796,72 €
			Impôt sur le revenu moyen mensuel		91,16 €
Salaire brut chargé		1 243,84 €	Salaire après impôt sur le revenu		705,56 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année)		1 210,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année)		1 210,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 453,84 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 915,56 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		14 926,08 €	Revenu fixe * 12 mois		8 466,74 €
Indemnités * 10,75 mois		13 007,50 €	Indemnités * 10,75 mois		13 007,50 €
Coût total annuel		27 933,58 €	Revenu net annuel		21 474,24 €

3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

La plupart des entreprises ayant répondu aux entretiens, les plus structurées, déclarent avoir un coût kilométrique de près de 0,85 €. Ceci comprend les coûts de structure que les informations recueillies ne permettent pas d'estimer de façon précise.

Selon les estimations du CNR, le coût kilométrique, hors coûts de structure, d'un véhicule slovaque se situe à 0,80 euro. A partir des témoignages recueillis, des coûts de structure de 5 à 8 centimes d'euro par kilomètre 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	Slovaquie
Kilométrage annuel du véhicule	km	142 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	257
Ratio semi-remorque/tracteur		1,30
Coût d'un conducteur	€/an	27 934
Ratio conducteur/tracteur		1,10
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	12 294
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,3
coût unitaire du carburant, moyenne 2017	€/litre	0,889
Coût du carburant	€/an	39 495
Pneumatiques	€/an	4 120
Entretien-réparations	€/an	5 300
Péages et vignette	€/an	16 300
Assurance (véhicule)	€/an	2 980
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 738
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		112 953
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,795

Source : études CNR Europe

4. BIBLIOGRAPHIE

Site de la Commission européenne : https://ec.europa.eu/commission/index_fr

Site du ministère des Finances slovaque : <http://www.finance.gov.sk/En/Default.aspx>

Site du ministère des Transports et de la Construction slovaque :
<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?lang=en>

Site du ministère du Travail, des Affaires sociales et de la Famille slovaque : <https://www.employment.gov.sk/sk/>

Site de l'Institut des statistiques slovaque : <https://slovak.statistics.sk/>

Base de données Eurostat : <http://ec.europa.eu/eurostat/fr/data/database>

Site du CLEISS : <http://www.cleiss.fr>