



Comité National Routier

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES BULGARE

- Etude -

Edition 2016



Source : www.europa.eu

Cette étude du CNR a été réalisée entre octobre 2015 et octobre 2016 en coopération avec le cabinet de conseil spécialisé en transports Moreus basé en France et possédant des filiales en Slovaquie et en Pologne.



<http://www.moreus.eu>

Note :

Pour faciliter les comparaisons, la monnaie bulgare, le nouveau lev, dont le cours a varié entre 1,9428 et 1,9700 pour 1 euro pendant la réalisation de cette étude, sera converti au cours du 2 janvier 2016, soit 1,96 lev contre 1 euro. Cette parité sera utilisée pour les conversions dans la totalité de ce rapport.

Sommaire

1. PRESENTATION GENERALE DE LA BULGARIE	4
1.1. CADRAGE GEOGRAPHIQUE, POLITIQUE ET ECONOMIQUE DE LA BULGARIE	4
1.1.1. CONTEXTE POLITIQUE ET GEOGRAPHIQUE	4
1.1.2. CADRAGE ECONOMIQUE	8
1.2. POLITIQUES NATIONALES DE TRANSPORT EN BULGARIE	12
1.2.1. DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET LEUR FINANCEMENT	13
1.2.2. RESEAU D'INFRASTRUCTURE ROUTIER	14
1.3. TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN BULGARIE	16
1.3.1. DONNEES DE CADRAGE DU TRM EN BULGARIE	16
2. PRESENTATION SPECIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN BULGARIE	28
2.1. ORGANISATION DU SECTEUR	28
2.1.1. ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES	28
2.1.2. SYNDICATS DE TRAVAILLEURS ET AUTRES ORGANISATIONS	29
2.2. TYPES D'ENTREPRISES ET FORMALITES ADMINISTRATIVES	30
2.3. REGLEMENTATION FISCALE GENERALE ET SPECIFIQUE AU TRM	34
2.3.1. REGLEMENTATION FISCALE GENERALE	34
2.3.2. REGLEMENTATION FISCALE SPECIFIQUE AU TRM	35
2.4. ACCES AU MARCHE DU TRM ET ASPECTS ADMINISTRATIFS POUR LES ENTREPRISES DU TRM EN BULGARIE	37
2.4.1. CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION	37
2.4.2. CAPACITE PROFESSIONNELLE ET FORMATION DES CONDUCTEURS	39
2.4.3. POLITIQUE DE CONTROLES ROUTIERS ET SANCTIONS	40
2.5. REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE ET SPECIFIQUE AU TRM EN BULGARIE	41
2.5.1. PRINCIPES GENERAUX DU CODE DU TRAVAIL BULGARE	41
2.5.2. CONVENTIONS COLLECTIVES	45
2.5.3. TEMPS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS	46
3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES BULGARE A L'INTERNATIONAL	47
3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS AUPRES DES ENTREPRISES ET DES CONDUCTEURS	47
3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION	48
3.3. CONDITIONS DE TRAVAIL ET COUT DES CONDUCTEURS BULGARES	51
3.3.1. ETAT DU MARCHE DU TRAVAIL	51
3.4. OBSERVATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	53
3.4.1. PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR BULGARE	53
4. BIBLIOGRAPHIE	55

1. Présentation générale de la Bulgarie

1.1. Cadrage géographique, politique et économique de la Bulgarie

Superficie :	110 099 km ²
Population :	7 202 198 habitants au 31/12/2014
Densité :	64,9 hab. /km ²
Capitale :	Sofia
Longueur de la côte :	354 km
Nature du régime :	République parlementaire
Président :	M. Rossen Plevneliev, depuis 2011
Premier ministre :	M. Boïko Borissov, depuis le 7 novembre 2014
Ministre des transports :	M. Ivăïlo Moskovski
Commissaire européen :	Mme Kristalina Gueorguieva, commissaire chargé du budget et des ressources humaines
Nombre de députés européens :	17 sur 751
Monnaie :	Lev bulgare, 1 euro = 1,9600 BGN au 2 décembre 2016
PIB :	44,1 milliards d'euro en 2015, +3 % par rapport à 2014
Taux de chômage :	9,2 % début 2016

1.1.1. Contexte politique et géographique ¹

La Bulgarie est une république parlementaire. Sa Constitution actuelle a été adoptée par la Grande assemblée nationale le 13 juillet 1991.

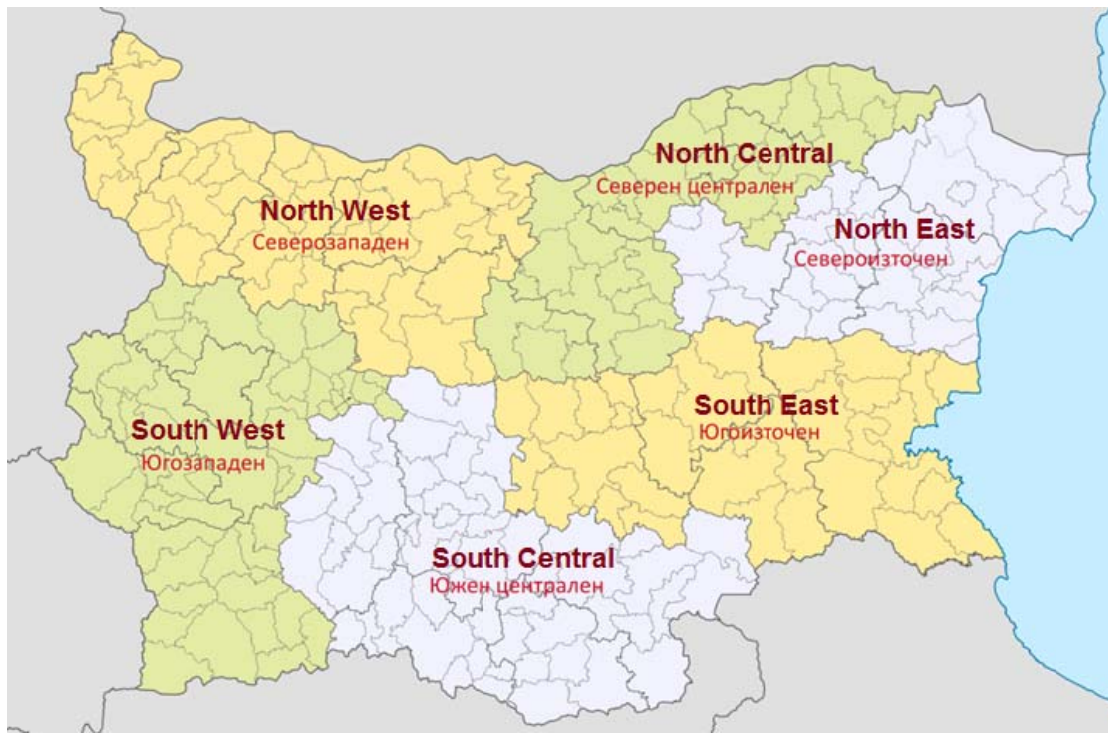
L'Assemblée nationale est monocamérale. Les 240 membres du parlement sont élus pour une période de 4 ans. Elle est dirigée par le président de l'Assemblée, souvent représenté par le porte-parole de l'assemblée.

Le chef de l'Etat bulgare est le Président qui assure l'unité de la nation et représente la République au niveau international. L'exécutif est constitué du conseil des ministres, présidé par le Premier ministre qui gère le budget de l'Etat, les propriétés publiques et approuve certains traités internationaux tels que prévus dans la Constitution.

Au niveau de l'administration territoriale, la Bulgarie est divisée en 6 régions, 28 districts et 264 municipalités.

¹ Source: <http://www.government.bg>

Carte des régions de Bulgarie²



Les régions bulgares portent leur nom géographique : Nord-Ouest, Nord-Centre, Nord-Est, Sud-Ouest, Sud-Centre, Sud-Est.

La carte des districts de Bulgarie³



² Source: www.nsi.bg

Les districts de la région Nord-Ouest : Vidin, Vratsa, Lovech, Montana et Pleven.

Les districts de la région Nord-Centre : Veliko Tarnovo, Gabrovo, Razgrad, Ruse et Silistra.

Les districts de la région Nord-Est : Varna, Dobrich, Targovishte and Shumen.

Les districts de la région Sud-Ouest : Blagoevgrad, Kyustendil, Pernik, Sofia et Sofia-ville.

Les districts de la région Sud-centre : Kardzhali, Pazardhik, Plovdiv, Smolyan et Haskovo.

Les districts de la région Sud-Est : Burgas, Sliven, Stara Zagora et Yambol.

Historiquement, la Bulgarie a été sous influence soviétique à partir de la fin de la seconde guerre mondiale. La république a été proclamée en 1946 lorsque le parti communiste est arrivé au pouvoir, mettant fin à la monarchie et pourchassant la Reine-mère, le Roi Siméon II ainsi que la Princesse Marie-Louise. Tous les partis politiques ont été bannis, hormis le Front patriotique (ou Front de la Patrie), une organisation liant le parti communiste et l'Union nationale agraire bulgare. Les années qui ont suivi ont été marquées par la nationalisation de l'économie, notamment le secteur de la finance, et l'organisation de l'agriculture autour des coopératives.

Comme dans la plupart des pays à l'Est de l'Europe, la révolution démocratique a eu lieu à partir du 10 novembre 1989. La nouvelle constitution bulgare a été adoptée en 1991, libéralisant les partis politiques et instaurant l'économie de marché. A partir de cette période, la Bulgarie s'est orientée politiquement vers l'Ouest de l'Europe, intégrant, dès 1991, le Conseil de l'Europe et présentant sa candidature pour devenir membre de l'Union européenne en 1995. Le pays est devenu membre de l'OTAN en 2004 et a signé son Traité d'adhésion à l'Union européenne le 25 avril 2005 au Luxembourg, dont il est devenu membre en janvier 2007. La Bulgarie n'a pas encore adopté la monnaie unique et n'est pas encore membre de l'Espace Schengen.

Les relations entre la Bulgarie et l'Union européenne⁴

La Bulgarie a établi les relations diplomatiques avec la Communauté européenne en 1988. En 1993, un accord d'association est signé, entré en vigueur en 1995.

En décembre 1995, le pays a présenté sa demande d'adhésion à l'Union européenne. La Commission européenne a présenté son premier rapport régulier concernant le processus d'adhésion en novembre 1998. Le second rapport final sur l'évolution des négociations préliminaires a été publié le 13 octobre 1999.

³ Source: www.nsi.bg

⁴ Source: <http://ec.europa.eu>

Les négociations officielles ont débuté le 15 février 2000, suivant les recommandations des deux premiers rapports. A la suite des progrès constatés dans le pays, objet principal des cinq rapports d'adhésion suivants de la Commission, la clôture des négociations est intervenue le 15 juin 2004, soit six mois en avance par rapport au calendrier initial. Le Conseil européen a déclaré la fin et la conclusion des négociations lors de sa session des 16-17 décembre 2004 et recommande que le pays devienne un Etat-membre de l'Union dès le mois de janvier 2007.

Le Parlement européen vote son soutien à l'adhésion bulgare le 13 avril 2005, avec 522 votes pour, 70 votes contre, et 69 abstentions.

Le traité d'adhésion est signé le 25 avril 2005 au Luxembourg, il contient la possibilité de reporter l'adhésion d'un an si l'UE considère que le "sérieux risque" de retard d'application des réformes demandées persiste.

En effet, le rapport de la Commission européenne de 2004 indiquait que la priorité était de réformer la justice et l'administration publique. Ce point a été levé dans le rapport de la Commission de février 2005, ce qui a ouvert l'adhésion plénière du pays dès le 1er janvier 2007.

La structure économique

Selon les comptes annuels de l'institut de statistiques bulgare, plus de 60 % des exportations et autant d'importations de la Bulgarie sont réalisées avec les autres états-membres de l'Union européenne.

Le pays a une localisation stratégiquement importante à l'extrême Sud-Est de l'Europe, possédant la plupart des routes principales, via le Bosphore en Turquie, entre le continent et les marchés asiatique et du Proche et Moyen-Orient.

La monnaie nationale, le lev bulgare, est une monnaie stable face à l'euro. Cette stabilité monétaire accompagnée de taux d'intérêts bas, un niveau élevé des fonds européens servant à financer les infrastructures et un coût du travail retenu offrent à des investisseurs étrangers une zone de stabilité économique et politique. Il faut aussi noter que le pays est membre de l'OTAN, de l'OMC et d'autres organisations internationales notables.

Les principaux secteurs économiques du pays sont l'énergie (électricité et gaz), l'agroalimentaire, le tabac, la production de machines et des équipements, la métallurgie, la chimie, la raffinerie de pétrole.

Les principaux biens à l'export sont les produits agroalimentaires, les matières premières, le textile, les machines et équipements et les produits pétroliers raffinés.

1.1.2. Cadrage économique

La situation macroéconomique de la Bulgarie⁵

Le nouveau lev bulgare introduit en 1999 est lié à l'euro, dans le cadre d'un "currency board", ou serpent monétaire, au taux de 1,95583 lev pour 1 euro avec une marge de fluctuation de plus ou moins 15 %. Ce taux officiel est le même que celui de Deutsche Mark, monnaie à laquelle le lev bulgare a été ancré précédemment. Le taux de marché du lev bulgare fluctue autour de ce taux fixe officiel à moins de 1 %. Cette disposition a permis au pays de contenir son taux d'inflation, dont le déclin a commencé dès l'année 1998. Le currency board permet une certaine stabilité et un environnement prévisible à la politique monétaire, ce qui a facilité l'adhésion du pays au sein de l'Union européenne.

La stabilité fiscale soutenant la stabilité monétaire a mené à une accélération du développement économique et à la convergence des principaux indicateurs économiques aux standards européennes.

L'environnement favorable au développement et l'arrivée des investissements étrangers ont également été facilités par l'introduction d'un impôt sur les sociétés au taux de 10 %, soit le taux le plus bas parmi les membres de l'Union européenne.

En 2008, le taux unique de 10 % a été élargi aux revenus des personnes physiques, ce qui a permis d'augmenter considérablement le revenu disponible des ménages. Cette même année, la Bulgarie a connu le taux de chômage le plus bas de son histoire, 5,1 %.

Généralement, la période découlant de l'instauration de l'économie du marché jusqu'en 2008 a été caractérisée par une croissance très élevée, soutenue par les investissements des entreprises grâce aux prêts facilités et la consommation des ménages ayant profité de l'augmentation de leur revenu disponible.

Cette période de prospérité a malheureusement été interrompue par la crise financière, puis économique, qui a débuté fin 2008. Les effets de la crise se sont traduits par une baisse considérable des exportations, une baisse des prix des produits exportés, un accès difficile au crédit bancaire et surtout une baisse très importante des investissements étrangers.

En 2009, la Bulgarie a enregistré un taux de croissance négatif à hauteur de -4,5 %. Aucun secteur économique n'a été épargné par la crise mais le secteur le plus profondément touché est l'industrie manufacturière.

Les années suivantes ont témoigné d'un rétablissement de faible ampleur. Le taux d'inflation qui a atteint un taux de 4,5 % en 2010 est descendu à 1,6 % en 2013, et à 0,9 % en 2014. Le taux de croissance reste pourtant faible, soit entre 2 % en 2011 et 1,5 % en 2014. Ce taux est passé au-dessus de la barre des 3 % en 2015 mais les prévisions pour 2016 retiennent un taux

⁵ Source: <http://ec.europa.eu>, www.eufunds.bg

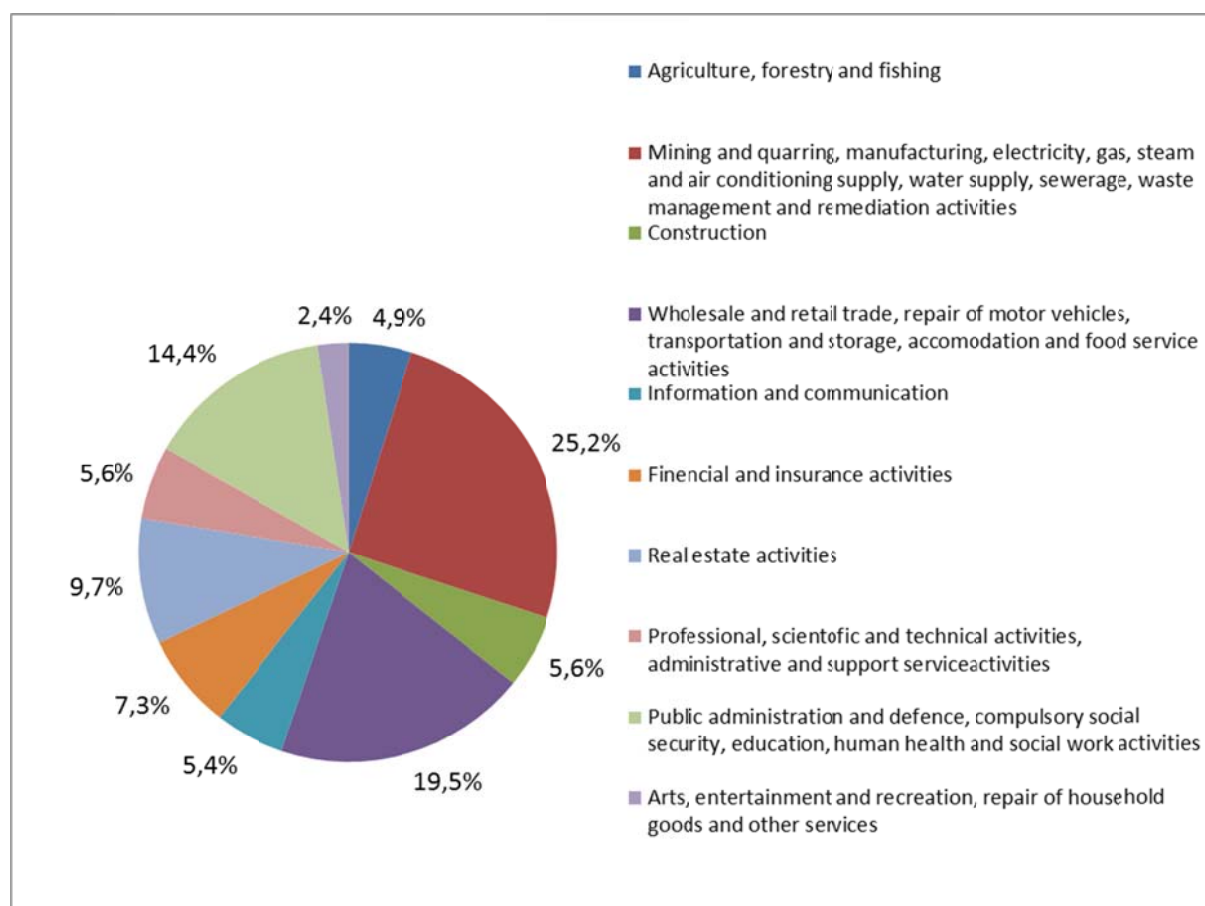
maximum de 2 %. En 2015, la Bulgarie avait le PIB par habitant le plus faible de l'Union européenne, atteignant près de 55 % de la moyenne européenne.

Le taux de chômage a aussi suivi la même tendance. Après être passé de 5,1 % en 2008 à 6,8 % en 2009, il a continué à augmenter jusqu'à un pic historique de 12,9 % en 2013. Fin 2015, ce taux était de 10,9 %, soit au-dessus de la moyenne européenne.

Commerce international⁶

Lors de la période de rétablissement après la crise, le commerce a augmenté de 7 % pour les exportations et de 1,5 % pour les importations. Les exportations sont actuellement de l'ordre de 22,5 milliards d'euros en 2015 et les importations sont proches de 26 milliards d'euros. La balance commerciale est ainsi négative. Parmi les secteurs les plus actifs, les machines et équipements connaissent une augmentation des exportations et importations de l'ordre de 7 %.

Principaux secteurs économiques⁷



Selon le graphique ci-dessus, 25,2 % de la richesse nationale est assurée par les secteurs de "mines, manufacture, électricité, gaz, chauffage et refroidissement géothermique, la gestion

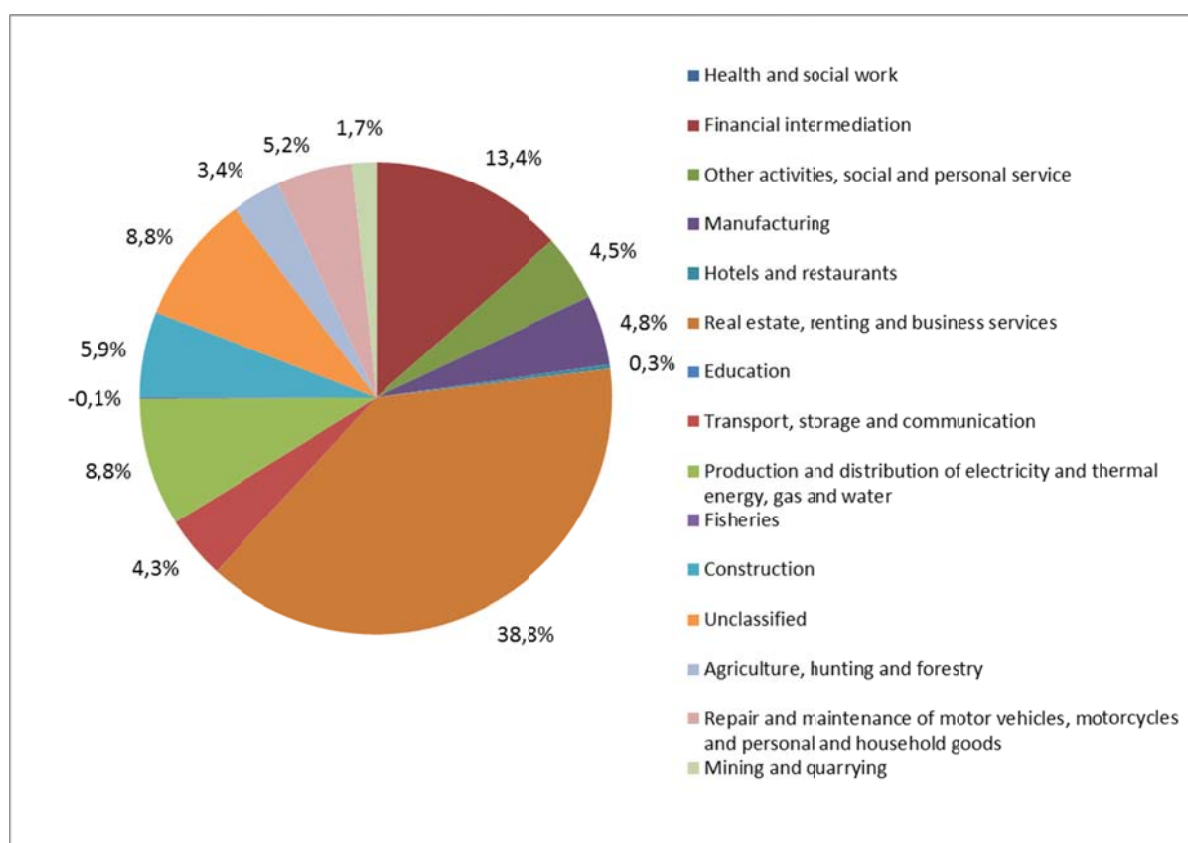
⁶ Source: www.nsi.bg

⁷ Source: www.nsi.bg; Statistical Reference Book 2014

des déchets et les travaux d'assainissement". 19,5 % est représenté par le commerce de gros et de détail, la réparation des véhicules à moteur, le transport et l'entreposage, l'hébergement et l'agroalimentaire. L'administration publique, la défense, la sécurité sociale, l'éducation, la santé humaine et les travaux sociaux représentent 14,4 %. L'immobilier représente 9,7 % tandis que la construction occupe une place de 5,6 %. Les activités financières et les assurances représentent 7,3 %, les activités scientifiques 5,6 %, l'informatique et la communication 5,6 %. L'agriculture, l'activité forestière et la pêche ne représentent que 4,9 % et pour finir les arts et les loisirs 2,4 %.

IDE (Investissements directs étrangers)⁸

Selon les comptes 2014 publiés par la Banque nationale bulgare, les IDE ont atteint 1,289 milliard d'euros. Le graphique suivant montre les principaux secteurs que les investisseurs étrangers ont choisis.



Hormis les 38,8 % non identifiables, les IDE partent notamment dans les secteurs de l'immobilier, à la médiation financière et à la production de l'énergie. Les plus grands investisseurs en Bulgarie sont les Néerlandais (936 millions d'euros cumulés), suivis de loin par les Autrichiens à hauteur de 256 millions d'euros.

⁸ Source: www.bnb.bg

Dépendance énergétique de Bulgarie

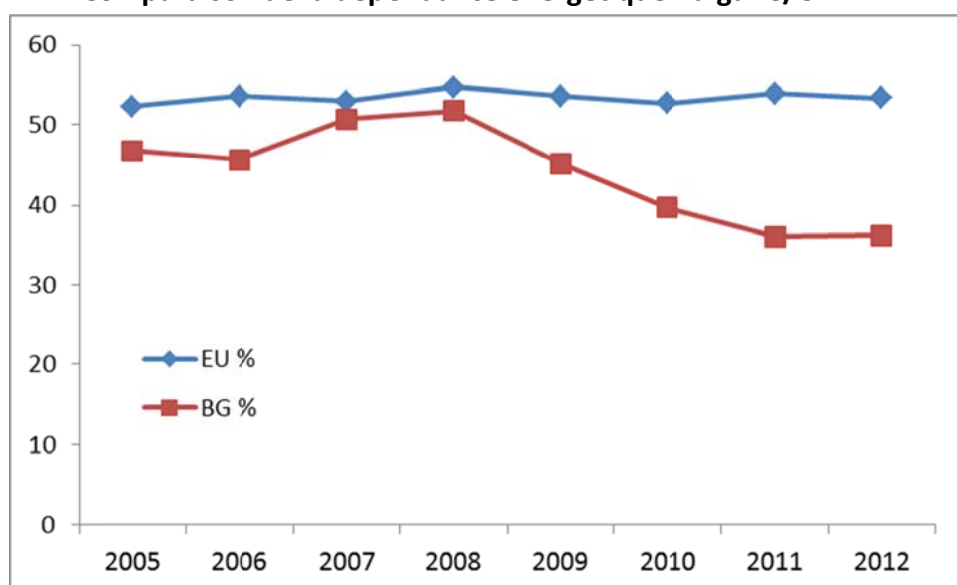
Dépendance énergétique de Bulgarie (coal = charbon, petrol products = produits pétroliers)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Energy dependence - total	%	46,7	45,6	50,7	71,7	45,1	39,6	36	36,1
Energy dependence - coal	%	37	35,2	38,9	42,6	27,3	24,7	24,4	21,4
Energy dependence - petrol products	%	102,2	98,5	100	98,7	101,4	101	97,7	96,9
Energy dependence - gas	%	87,7	89,9	91,5	96,2	98,6	92,6	86,1	83,3

Source: Eurostat

Selon les données Eurostat ci-dessous, montrant la dépendance énergétique de la Bulgarie, le pays serait moins dépendant que la moyenne des 27 Etats-membres de l'UE.

Comparaison de la dépendance énergétique Bulgarie/UE⁹



Source: Eurostat

Le marché des produits pétroliers et d'autres sources d'énergie fossile a été entièrement libéralisé en Bulgarie. Le pays abrite la plus grande raffinerie des Balkans, Lukoil. D'autres acteurs tels que Petrol, OMW, Shell, Eco, Rompetrol, Naftex, Prista Oil, Opet, Hellenic Petroleum font parties du secteur de l'énergie en Bulgarie.

Perspectives économiques

Les économistes ne prévoient pas encore une période de forte croissance telle que le pays en a connu pendant la décennie précédente. Les taux de croissance de la Bulgarie à court terme ne devraient pas dépasser la fourchette de 1 à 2 %. Le ralentissement de l'investissement public mais aussi le lent retour des investisseurs étrangers sont à la base de cette période de quasi-stagnation.

⁹ Source: <http://old.mi.government.bg/energy>; <http://ec.europa.eu/eurostat>

L'inflation, influencée par le prix bas des matières premières, devrait se situer autour de 0, voire passer en dessous en 2016-2018.

Les salaires et autres revenus des ménages ne devraient pas non plus faire un bond important, suivant les taux de croissance et d'inflation.

Le pays n'a toujours pas atteint le niveau des IDE d'avant-crise, les doutes sur l'instabilité politique et économique (problèmes du secteur financier en 2014) pèsent encore sur cette variable.

En revanche, le commerce extérieur, notamment les exportations vers l'UE, pourraient repartir à la hausse en raison de la stagnation du coût de la main d'œuvre et du faible cours de l'euro affectant directement le lev bulgare. Les importations ne devraient pas beaucoup augmenter suite à la stagnation du revenu disponible des ménages et le faible niveau de l'investissement privé et public. Dans le commerce extérieur, la part des pays hors UE pourrait augmenter plus vite que celle des pays membres de l'UE.

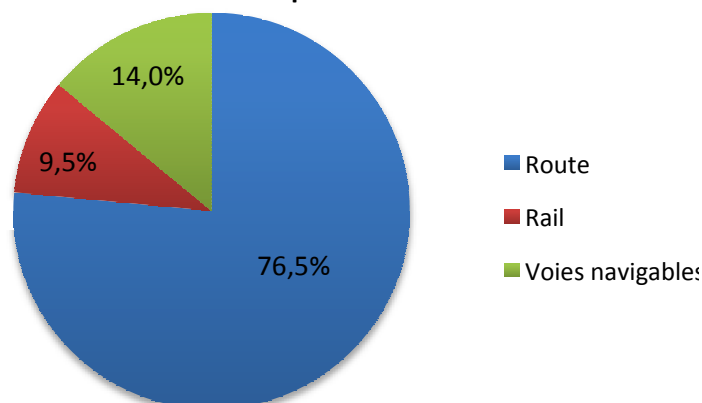
Depuis 2014, une période de stabilité est aussi observée sur le marché du travail. Le chômage baisse doucement et devrait passer en dessous des 10 % fin 2016.

Concernant les comptes publics, le déficit public est passé de 3,7 % en 2014 à 2,1 % en 2015. Il devrait encore baisser en 2016 pour se stabiliser en dessous des 2 % pour les années à venir. La dette publique, qui était descendue à un niveau bas historique de 13,7 % en 2008, devrait atteindre les 31,2 % en 2016.

1.2. Politiques nationales de transport en Bulgarie

Le transport de marchandises par voie ferrée et par voie navigable occupe une place importante en Bulgarie. Le graphique ci-dessous représente les parts modales des principaux modes de transport terrestre.

Répartition modale du transport terrestre de fret en 2014



Source : Eurostat

1.2.1. Développement des infrastructures et leur financement

Transport ferroviaire¹⁰

Selon l'Institut national des statistiques (NSI), la longueur totale des voies ferrées en Bulgarie est de 5 658 km, avec 4 070 km de lignes actives. La distribution territoriale des infrastructures ferroviaires est déséquilibrée mais suit globalement les conditions socio-économiques. La plus grande densité de voies ferrées se trouve dans la région Sud-Ouest (44,8 km/1 000 km²) et la plus faible est dans la région Sud-centre. Les relations avec les pays voisins sont limitées.

Transport routier

La longueur des routes atteint près de 20 000 km, les autoroutes en représentent seulement 2,8 % et les routes nationales 15,2 %. Le pays est en train de construire le maillage routier mais les travaux devraient encore durer au moins deux décennies.

Les axes routiers Est-Ouest sont plus développés que les axes Nord-Sud. Ceci suit non seulement la topographie du pays mais aussi le sens des échanges économiques, notamment entre la Turquie et l'Union européenne.

Une partie des routes est de mauvaise qualité et souffre de l'insuffisance de l'investissement public. La charge supportée par les routes n'est pas conforme aux normes européennes et ne suit pas l'augmentation du nombre de véhicules en circulation. Selon les estimations, la circulation devrait augmenter de 40 % entre 2014 et 2020 sur les routes de catégories I et II.

Le couloir Vidin-Sofia-Kulata entre la frontière avec la Roumanie au Nord et celle avec la Grèce au Sud, pourtant vital pour le développement du pays, est toujours manquant.

Les routes sont généralement financées par le secteur public, via les projets de développement régional ainsi que par les fonds européens. Le pays prévoit de mieux orienter l'utilisation des fonds européens vers la construction de routes afin de devenir un carrefour incontournable au Sud-Ouest de l'Union, suivant les projets de développement de l'UE et le Réseau de transport trans-européen.

Transport maritime et par voies navigables

La densité des ports bulgares semble suffisant avec une capacité portuaire encore disponible. Pourtant, la plupart des ports bulgares ont été construits au début du siècle dernier et ne sont plus techniquement performants. Le gouvernement soulève souvent les problèmes liés aux infrastructures portuaires, notamment le manque d'infrastructures de transbordement et la condition des quais.

¹⁰ Source: www.optransport.bg

Concernant les voies navigables, il existe depuis quelques années un intérêt croissant pour ce moyen de transport, plus précisément pour assurer un service entre la Mer Noire et le Danube. Un certain nombre d'investissements ont été faits pour améliorer la signalisation et augmenter les capacités logistiques sur cet axe.

Transport aérien

Le trafic aérien a fortement augmenté suite à l'entrée du pays dans l'UE en 2007. Le développement des entreprises étrangères et du secteur du tourisme contribuent à cette tendance. Les principaux aéroports du pays sont ceux de Sofia, de Varna et de Burgas. Il existe également des aéroports régionaux à Plovdiv, Gorna et Oryahovitsa.

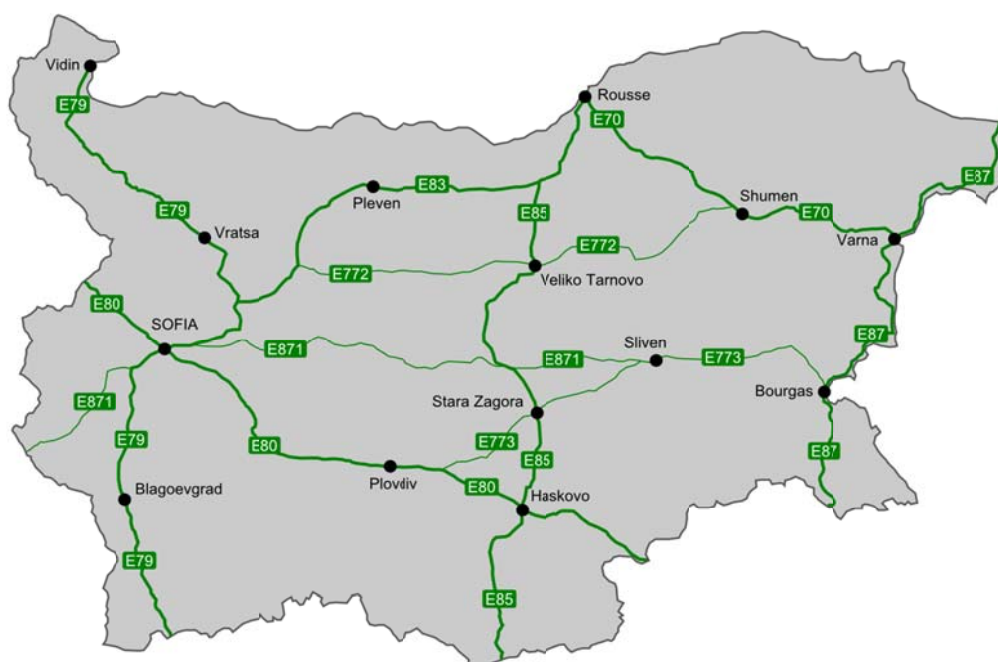
Les politiques d'investissement dans le domaine ont servi à augmenter et à améliorer considérablement la flotte nationale et sa compétitivité. Les aéroports ont récemment été rénovés grâce aux fonds de l'UE.

1.2.2. Réseau d'infrastructure routier

Longueur des routes	19 678 km
Densité des routes	1,77 km/km ²
Longueur des autoroutes et des voies rapides	605 km
Longueur de routes de 1ère catégorie (2012)	2 975 km
Longueur des routes de 2nde catégorie (2012)	4 035 km
Longueur des routes de 3ème catégorie (2012)	12 063 km
Longueur des voies ferrées	5 540 km

Source: NSI

Carte des routes principales de Bulgarie¹¹



¹¹ Source: <http://www.unece.org>

Autoroutes en Bulgarie¹²

(vert: construit, rouge: en construction, jaune: en projet)



Les 7 autoroutes bulgares :

A1 (Trakia) entièrement construite, elle relie Sofia à Burgas, passant par Pazardjik, Plovdiv, Stara Zagora et Yambol. Longueur totale de 360 km.

A2 (Hemus) partiellement construite, une fois finie, elle devrait relier Sofia à Varna, passant par Botevgrad, Plevne, Veliko Tarnovo, Targovishte et Shumen. 161 km sur un total de 418 km sont actuellement en service.

A3 (Struma) partiellement construite, ou en construction. Elle devrait relier l'A6 à hauteur de Liulin, à Petrich à la frontière avec la Grèce. 35 km construits sur 150 km planifiés au total.

A4 (Maritsa) entièrement construite. Elle relie l'A1 (Trakia) à Svilengrad à la frontière turque. Longueur totale de 117 km.

A5 (Mer noire) partiellement en projet, elle devrait relier les deux villes principales portuaires de Varna et Burgas. Longueur totale projetée de 103 km dont 10 km construits.

¹² Source: Ministère des transports

A6 (Liulin) entièrement construite, elle relie Sofia à l'autoroute A3. Longueur total de 19 km.

A7 (Kalotina) en projet, elle devrait relier Sofia à Kalotina à la frontière serbe. Longueur totale de 49 km.

1.3. Transport routier de marchandises en Bulgarie

1.3.1. Données de cadrage du TRM en Bulgarie

Les données de cadrage présentées ci-dessous sont issues de statistiques officielles publiées par l'Eurostat et l'Institut bulgare de statistiques.

Les tableaux suivants illustrent l'activité du pavillon routier bulgare en 2015.

Structure du TRM sous pavillon bulgare en 2015

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km (chargé)
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	161 567	32 297	100%	200	2 098
Transport national	133 073	7 172	22,2%	54	581
Transport international*	28 494	25 125	77,8%	882	1 517
dont transport international marchandises chargées en Bulgarie	7 236	7 050	21,8%	974	458
dont transport International marchandises déchargées en Bulgarie	4 834	4 490	13,9%	929	282
dont transport international entre pays tiers	12 104	12 084	37,4%	998	682
dont cabotage	4 320	1 502	4,7%	348	95

*sur le territoire national et à l'étranger

Evolution du TRM sous pavillon bulgare

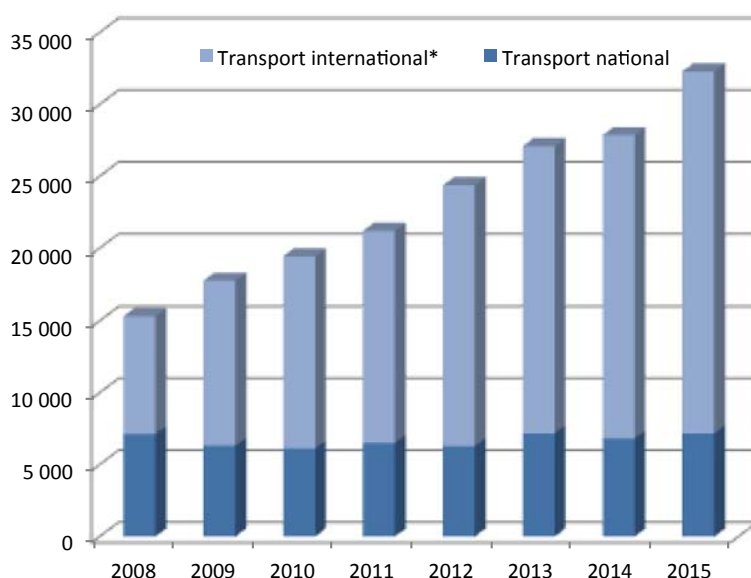
millions de t.km

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TOTAL	15 322	17 742	19 433	21 214	24 372	27 097	27 854	32 297
Transport national	7 122	6 306	6 120	6 518	6 286	7 192	6 826	7 172
Transport international*	8 200	11 436	13 313	14 696	18 086	19 905	21 027	25 125
dont transport international marchandises chargées en Bulgarie	3 750	4 473	4 521	5 471	4 759	5 822	6 160	7 050
dont transport International marchandises déchargées en Bulgarie	2 036	2 461	2 448	3 534	3 154	3 169	3 675	4 490
dont transport international entre pays tiers	2 277	3 848	5 477	4 926	9 157	9 726	9 656	12 084
dont cabotage	137	655	867	764	1 016	1 178	1 536	1 502

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

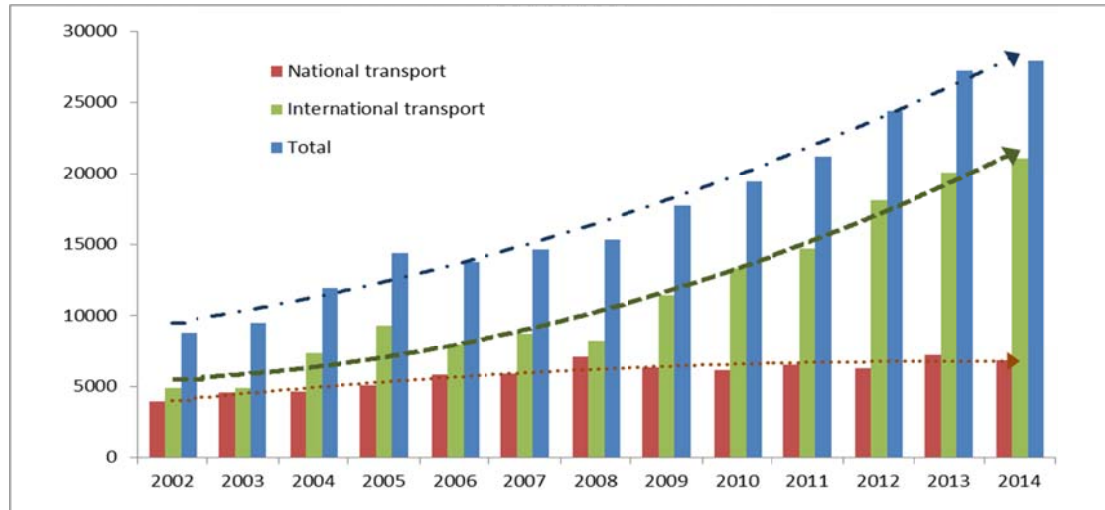
Evolution du TRM sous pavillon bulgare, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : 0,1 %
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : 17,3 %

Source : CNR

Evolution du TRM sous pavillon bulgare



Source: NSI

Le TRM bulgare a connu une période de croissance ininterrompue depuis l'entrée du pays dans l'Union européenne. Depuis 2007, le TRM a plus que doublé dans sa globalité. En revanche, il est important de souligner que la source de croissance est le transport international. Dans la même période, ce dernier a cru au rythme de plus de 17 % par an, tandis que le transport national a stagné. Le transport national a aussi été sévèrement touché par la crise économique de 2008 mais l'international a bien résisté. En effet, le pavillon bulgare se spécialise de plus en plus dans l'international et attache une importance croissante au transport entre pays tiers, qui lui procure près de 30 % de toute son activité.

TRM du pavillon bulgare selon la nature du transport, 2015

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilométrage chargé
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
Total	161 567	32 297	100%	200	2 098
Compte propre	76 549	3 608	11,2%	47	344
dont transport national	75 257	2 866	8,9%	38	302
dont transport international*	1 292	742	2,3%	574	43
dont transport international marchandises chargées en Bulgarie	956	450	1,4%	471	26
dont transport International marchandises déchargées en Bulgarie	256	203	0,6%	793	12
dont transport international entre pays tiers	63	85	0,3%	1 349	5
dont cabotage	17	4	0,0%	235	0
Compte d'autrui	85 019	28 689	88,8%	337	1 754
dont transport national	57 817	4 306	13,3%	74	280
dont transport international*	27 202	24 383	75,5%	896	1 474
dont transport international marchandises chargées en Bulgarie	6 280	6 600	20,4%	1 051	432
dont transport International marchandises déchargées en Bulgarie	4 578	4 287	13,3%	936	270
dont transport international entre pays tiers	12 041	11 999	37,2%	997	677
dont cabotage	4 304	1 497	4,6%	348	95

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

Evolution du TRM du pavillon bulgare selon la distance

	2011	2012	2013	2014	2015
Total en milliers de tonnes	136 840	141 622	162 357	155 089	163 742
pour les tranches de					
0 - 49 km	87 698	88 538	93 220	93 785	95 110
50 - 149 km	20 390	20 852	30 745	25 993	25 348
150 - 299 km	11 431	11 736	14 571	12 399	15 312
300 - 499 km	7 457	7 375	9 277	8 412	9 881
500 - 999 km	4 668	6 273	8 217	6 668	8 438
1 000 km et plus	5 196	6 848	6 327	7 832	9 653
Total en millions de t.km	21 226	24 406	27 209	27 956	32 358
pour les tranches de					
0 - 49 km	1 039	1 074	1 201	1 127	1 149
50 - 149 km	1 678	1 718	2 318	2 025	2 078
150 - 299 km	2 370	2 422	2 922	2 370	3 137
300 - 499 km	2 827	2 805	3 491	3 223	3 713
500 - 999 km	3 207	4 335	5 599	4 665	5 828
1 000 km et plus	10 105	12 052	11 678	14 546	16 453

Source : Eurostat

Evolution du TRM du pavillon bulgare selon la distance, en pourcentages

	2009	2010	2011	2012	2013
Total en tonnes	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
pour les tranches de					
0 - 49 km	64,1%	62,5%	57,4%	60,5%	58,1%
50 - 149 km	14,9%	14,7%	18,9%	16,8%	15,5%
150 - 299 km	8,4%	8,3%	9,0%	8,0%	9,4%
300 - 499 km	5,4%	5,2%	5,7%	5,4%	6,0%
500 - 999 km	3,4%	4,4%	5,1%	4,3%	5,2%
1 000 km et plus	3,8%	4,8%	3,9%	5,1%	5,9%
Total en t.km	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
pour les tranches de					
0 - 49 km	4,9%	4,4%	4,4%	4,0%	3,6%
50 - 149 km	7,9%	7,0%	8,5%	7,2%	6,4%
150 - 299 km	11,2%	9,9%	10,7%	8,5%	9,7%
300 - 499 km	13,3%	11,5%	12,8%	11,5%	11,5%
500 - 999 km	15,1%	17,8%	20,6%	16,7%	18,0%
1 000 km et plus	47,6%	49,4%	42,9%	52,0%	50,8%

Source : Eurostat

Cabotage

millions de t.km

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cabotage du pavillon bulgare	137	655	867	764	1 016	1 178	1 536	1 502
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon bulgare	40,8%							
Cabotage en Bulgarie	3	3	2	13	5	19	9	23
Taux de pénétration du cabotage	0,04%	0,05%	0,03%	0,19%	0,08%	0,26%	0,14%	0,32%

Source : Eurostat

Parc de véhicules selon la charge utile*, 2012 (dernières données disponibles)

Porteurs	4 984 722
dont	
porteurs de charge utile inférieure à 1 tonne	3 795 577
porteurs de charge utile de 1 000 kg à 1 499 kg	679 261
porteurs de charge utile de 1 500 kg à 2 999 kg	207 387
porteurs de charge utile de 3 000 kg à 4 999 kg	80 519
porteurs de charge utile de 5 000 kg à 6 999 kg	46 740
porteurs de charge utile de 7 000 kg à 9 999 kg	71 092
porteurs de charge utile de 10 000 kg à 14 999 kg	77 138
porteurs de charge utile de 15 000 kg et plus	27 008
Tracteurs routiers	161 037
Remorques	158 603
dont	
remorques de charge utile inférieure à 4 999 kg	127 510
remorques de charge utile de 5 000 kg à 9 999 kg	1 558
remorques de charge utile de 10 000 kg à 14 999 kg	2 448
remorques de charge utile de 15 000 kg et plus	27 087
Semi-remorques	251 766
dont	
semi-remorques de charge utile inférieure à 4 999 kg	8 316
semi-remorques de charge utile de 5 000 kg à 9 999 kg	1 211
semi-remorques de charge utile de 10 000 kg à 14 999 kg	2 466
semi-remorques de charge utile de 15 000 kg à 19 999 kg	3 507
semi-remorques de charge utile de 20 000 kg et plus	236 266

Source : Eurostat

*Nombre total de véhicules exploités pour compte propre et pour compte d'autrui

Evolution du parc de véhicules en Bulgarie

	2008	2009	2010	2011	2012
Porteurs	273 570	290 784	304 436	315 505	331 763
dont immatriculés dans l'année	38 459	23 651	23 234	23 464	25 678
Véhicules spéciaux	29 568	30 613	31 329	31 779	32 871
dont immatriculés dans l'année	2 797	1 768	1 437	1 282	1 714
Tracteurs routiers	25 591	27 024	29 021	32 056	35 266
dont immatriculés dans l'année	5 035	2 478	3 473	4 477	4 766
Bus	24 622	24 448	23 857	23 101	22 788
dont immatriculés dans l'année	2 292	1 193	751	727	738
Voitures	2 366 196	2 502 020	2 602 400	2 694 821	2 806 814
dont immatriculés dans l'année	351 433	201 304	186 092	191 430	196 614
Motos	106 911	117 595	125 371	131 818	139 812
dont immatriculés dans l'année	16 383	11 090	8 656	8 074	9 142
Navires (marchandises)	66	28	23	12	7
Navires (passagers)	3	3	6	3	6
Barges (marchandises)	159	158	151	149	141
Barges (passagers)	4	2	2	2	2
Aéronefs commerciaux	66	66	72	60	59

Source: NSI

Activité de TRM par type de transport et par type de véhicule

Type de véhicule	2014					
	Compte propre		Compte d'autrui		Total	
	milliers de tonnes	millions de t.km	milliers de tonnes	millions de t.km	milliers de tonnes	millions de t.km
Transport national						
Porteurs jusqu'à 7,5 t.	5 565,3	110,2	69,6	11,8	5 634,9	122,0
Porteurs de 7,5 t. à 15 t.	3 183,8	170,5	1 000,2	36,9	4 184,0	207,4
Porteurs de 15 t. à 17 t.	2 413,9	69,4	743,1	39,8	3 157,0	109,2
Porteurs de 17 t. à 25 t.	20 596,7	349,3	4 311,5	125,0	24 908,2	474,3
Porteurs de plus de 25 t.	32 332,0	1 077,6	19 804,4	734,2	52 136,4	1 811,8
Tracteurs routiers	12 624,2	1 232,8	30 339,2	2 868,7	42 963,4	4 101,5
Total	76 715,9	3 009,8	56 268,0	38 16,4	132 983,9	6 826,2
Transport international						
Porteurs jusqu'à 7,5 t.	37,8	37,0	24,6	50,3	62,4	87,3
Porteurs de 7,5 t. à 15 t.	29,4	9,7	25,7	21,8	55,1	31,5
Porteurs de 15 t. à 17 t.	7,2	2,5	2,8	0,9	10,0	3,4
Porteurs de 17 t. à 25 t.	22,2	3,8	176,6	179,9	198,8	183,7
Porteurs de plus de 25 t.	69,9	31,9	1 295,5	1 572,2	1 365,4	1 604,1
Tracteurs routiers	645,7	372,7	17 940,4	18 813,2	18 586,1	19 185,9
Total	812,2	457,6	19 465,6	206 38,3	20 277,8	21 095,9
TOTAL						
Porteurs jusqu'à 7,5 t.	5 603,1	147,2	94,2	62,1	5 697,3	209,3
Porteurs de 7,5 t. à 15 t.	3 213,2	180,2	1 025,9	58,7	4 239,1	238,9
Porteurs de 15 t. à 17 t.	2 421,1	71,9	745,9	40,7	3 167,0	112,6
Porteurs de 17 t. à 25 t.	20 618,9	353,1	4 488,1	304,9	25 107,0	658,0
Porteurs de plus de 25 t.	32 401,9	1 109,5	21 099,9	2 306,4	53 501,8	3 415,9
Tracteurs routiers	13 269,9	1 605,5	48 279,6	21 681,9	61 549,5	23 287,4
Total	77 528,1	3 467,4	75 733,6	24 454,7	153 261,7	27 922,1

Source: NSI

Activité de TRM selon la destination

Selon le pays de chargement

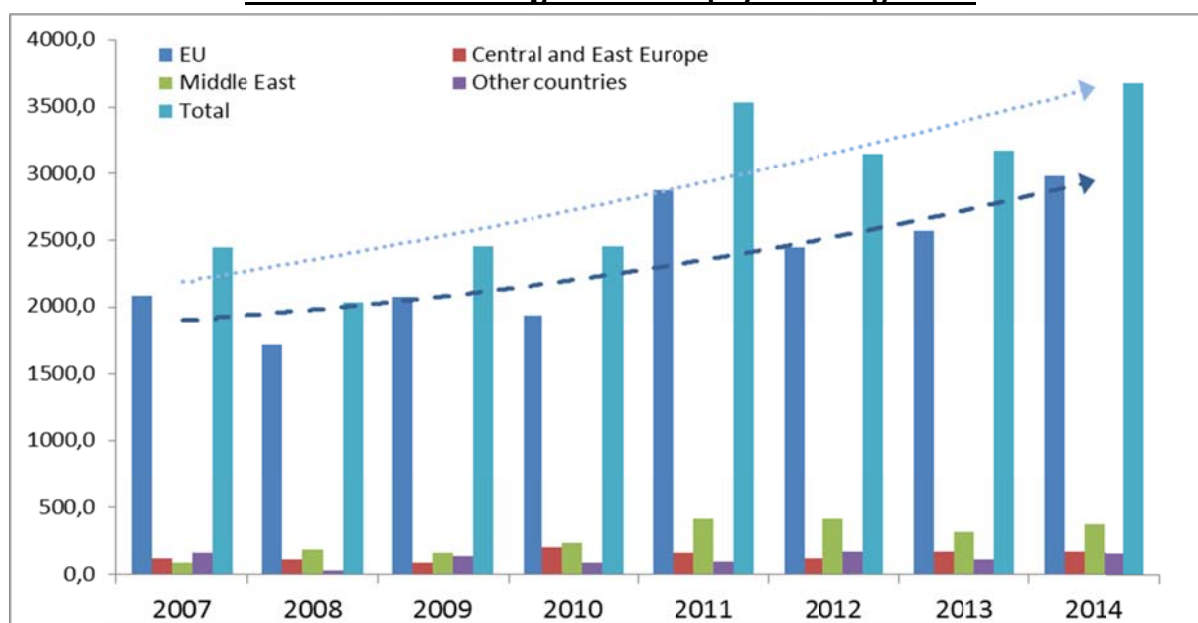
Pays de chargement	2014					
	Compte propre		Compte d'autrui		Total	
	milliers de tonnes	millions de t.km	milliers de tonnes	millions de t.km	milliers de tonnes	millions de t.km
Union européenne 15	136,1	69,9	2 811,8	2 909,5	2 947,9	2 979,4
Europe centrale et Est	116,9	58,8	205,6	106,4	322,5	165,2
Moyen-orient	-	-	516,7	375,0	516,7	375,0
Autres pays	-	-	57,7	155,3	57,7	155,3
Total	253,0	128,7	3 591,8	3 546,2	3 844,8	3 674,9

Selon le pays de déchargement

Pays de déchargement	2014					
	Compte propre		Compte d'autrui		Total	
	milliers de tonnes	millions de t.km	milliers de tonnes	millions de t.km	milliers de tonnes	millions de t.km
Union européenne 15	459,1	189,5	4 255,9	5 101,4	4 715	5 290,9
Europe centrale et Est	47,3	38,2	306,5	165,7	353,8	203,9
Moyen-orient	-	-	577,3	446,5	577,3	446,5
Autres pays	10,6	17,9	103,1	201,6	113,7	219,5
Total	517,0	245,6	5 242,8	5 915,2	5 759,8	6 160,8

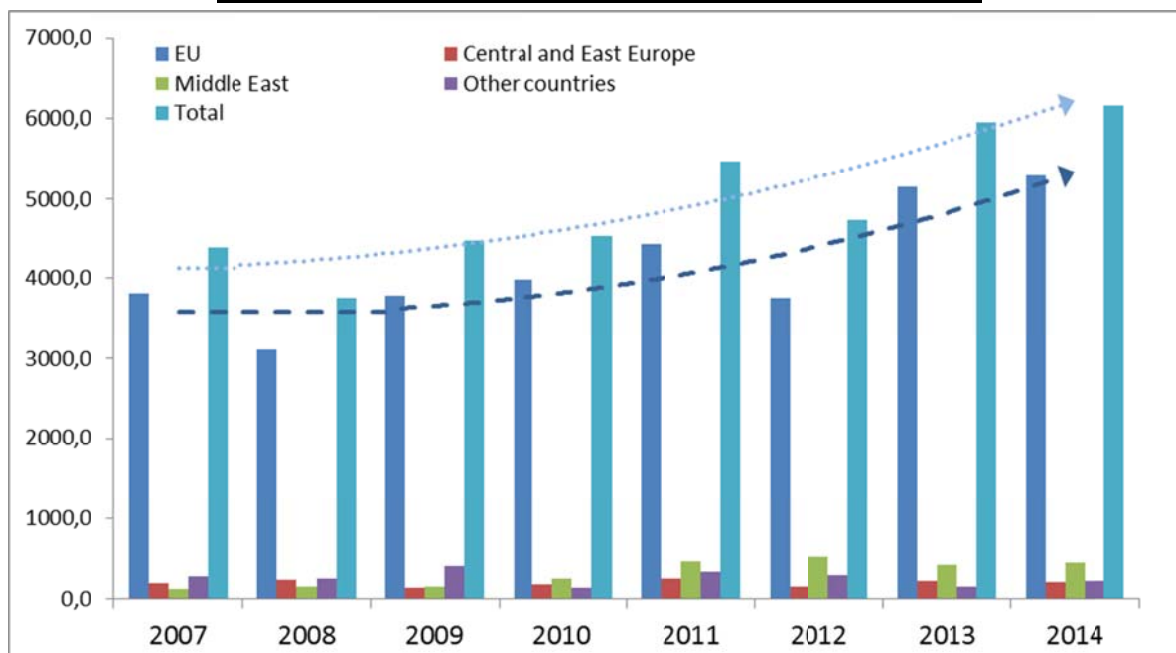
Source: NSI

Evolution du TRM bulgare selon le pays de chargement



Source: NSI

Evolution du TRM bulgare selon le pays de déchargement



Source: NSI

Principaux indicateurs économiques du secteur "Transport et Entreposage" en Bulgarie et leur évolution

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre d'entreprises	16 965	19 306	19 084	19 062	19 003	19 461
CA - milliers de lev	10 129 001	8 482 474	9 174 420	10 055 214	10 541 692	11 202 738
Valeur nette de production - milliers de lev	10 122 217	8 445 005	9 298 598	10 259 156	10 759 406	11 373 535
Valeur ajoutée - milliers de lev	2 870 904	2 627 843	2 919 969	3 054 942	3 136 159	3 312 669
Achats de biens et services - milliers de lev	8 077 307	6 545 624	7 097 380	7 973 606	8 468 964	8 883 348
Coût de la main d'oeuvre - milliers de lev	1 444 532	1 472 131	1 466 918	1 576 865	1 596 578	1 642 351
dont salaires - milliers de lev	1 116 373	1 166 017	1 179 836	1 264 049	1 286 152	1 319 505
Employées - personnes	161 002	161 079	155 573	156 086	153 931	155 506

Source: NSI

Bien que la crise économique de 2008 ait eu peu d'effet sur l'évolution du TRM en Bulgarie, on observe une baisse remarquable du CA entre 2008 et 2009. En effet, le pavillon bulgare s'est adapté à la crise malgré une baisse généralisée des prix de vente. Dans cette période, les salaires ont peu augmenté mais l'investissement en matériel roulant est resté stable. D'autres

achats de biens et services ont pourtant connu une chute identique à celle du CA. Les représentants du secteur disent souvent que la crise économique de 2008 a poussé les entreprises bulgares à devenir de plus en plus performantes, en réalisant d'importantes économies, notamment grâce à une meilleure gestion des remorques et une optimisation des coûts d'installation (bureaux, entrepôts). Ceci a limité la baisse de la valeur ajoutée du secteur et l'a soutenu pour retrouver la croissance dès 2010 et pour atteindre le niveau de CA d'avant-crise à partir de 2011.

Salariés et leur salaire annuel moyen en 2004, 2008 et 2012 dans le secteur des transports

	Total		Contrat à temps plein		Contrat à temps partiel	
	Salariés	Salaire annuel	Salariés	Salaire annuel	Salariés	Salaire annuel
	<i>personnes</i>	<i>lev</i>	<i>personnes</i>	<i>lev</i>	<i>personnes</i>	<i>lev</i>
2004	165 581	4 250	157 858	4 379	7 723	1 612
2008	147 877	7 133	139 327	7 415	8 550	2 537
2012	138 451	8 602	128 128	9 067	10 323	2 832

Source: NSI

Le secteur du TRM occupe une place importante dans l'économie du pays. Selon les statistiques recueillies auprès des organismes de statistiques, le nombre d'entreprises du secteur « transport et entreposage » est proche de 20 000, comptabilisant plus de 150 000 employés.

Suite à des entretiens obtenus en Bulgarie avec les organisations professionnelles, telles que AEBTRI, le seul secteur du TRM aurait près de 15 000 entreprises, généralement de petite taille, avec une moyenne de 6 à 7 employés par entreprise, ce qui représenterait à près de 100 000 employés dans le secteur du TRM.

Entreprises du secteur "Transport et Entreposage" selon leur classe d'effectifs

		Nombre d'entreprises	CA - milliers de Lev	Valeur ajoutée - milliers de Lev	Nombre d'employés	
2008	Total	16 965	10 129 001	2 870 904	161 002	
	Classe d'effectifs	0-1	8 329	425 743	83 749	7 985
		2-9	7 012	1 840 053	349 873	25 168
		10-19	887	1 115 086	228 705	11 867
		20-49	471	1 280 821	335 525	13 901
		50-249	219	1 997 635	493 557	22 579
		250+	47	3 469 663	1 379 495	79 502
2009	Total	19 306	8 482 474	2 627 843	161 079	
	Classe d'effectifs	0-1	9 880	396 481	79 306	9 142
		2-9	7 796	1 592 394	349 856	27 734
		10-19	906	916 069	207 371	11 987
		20-49	466	967 376	248 827	13 704
		50-249	210	1 745 902	485 377	21 941
		250+	48	2 864 252	1 257 106	76 571
2010	Total	19 084	9 174 420	2 919 969	155 573	
	Classe d'effectifs	0-1	9 889	468 620	72 937	9 117
		2-9	7 616	1 752 408	352 451	27 186
		10-19	885	990 749	211 883	11 710
		20-49	437	1 015 178	238 210	12 643
		50-249	211	1 891 626	472 976	21 905
		250+	46	3 055 839	1 571 512	73 012
2011	Total	19 062	10 055 214	3 054 942	156 086	
	Classe d'effectifs	0-1	9 678	510 903	76 132	8 613
		2-9	7 714	2 000 136	374 236	27 889
		10-19	912	1 104 818	215 399	12 087
		20-49	494	1 333 780	288 365	14 590
		50-249	220	2 147 423	534 528	22 725
		250+	44	2 958 154	1 566 282	70 182
2012	Total	19 003	10 541 692	3 136 159	153 931	
	Classe d'effectifs	0-1	9 383	547 685	84 833	8 116
		2-9	7 919	2 206 310	412 527	28 835
		10-19	902	1 092 708	208 015	12 016
		20-49	525	1 566 948	307 595	15 637
		50-249	228	2 166 272	542 150	23 472
		250+	46	2 961 769	1 581 039	65 855
2013	Total	19 461	11 202 738	3 312 669	155 506	
	Classe d'effectifs	0-1	9 483	593 559	97 052	8 131
		2-9	8 222	2 405 106	449 009	30 048
		10-19	940	1 254 851	241 350	12 574
		20-49	535	1 611 671	333 146	16 084
		50-249	231	2 288 867	538 813	23 060
		250+	50	3 048 684	1 653 299	65 609

Source: NSI

2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Bulgarie

2.1. Organisation du secteur

2.1.1. Organisations professionnelles

Association bulgare d'expédition de fret (NSBS)¹³

La NSBS, l'Association bulgare d'expédition de fret, de transport et de logistique a été fondée en 1992. Elle comprend plusieurs branches d'activités, dont les membres représentent près de deux tiers des prestataires de services de transport international en Bulgarie. Ces derniers réalisent également plus de la moitié du CA et 83 % du profit brut en ce qui concerne les trajets domestiques.

En 2012, à l'occasion de son 20^{ème} anniversaire, NSBS a développé une nouvelle organisation socialement responsable soutenant le développement durable du secteur de transport de fret. Elle a adopté une série de mesures prioritaires et une nouvelle stratégie pour le développement futur du secteur.

Les priorités à long terme de la NSBS sont :

- le développement durable du secteur,
- la promotion du secteur auprès des jeunes pour augmenter son attractivité afin d'assurer les ressources humaines nécessaires,
- une meilleure considération de la responsabilité sociale pour développer les transports, en particulier les systèmes intermodaux, tout en respectant les obligations écologiques.

AEBTRI¹⁴

AEBTRI est membre de l'IRU. Elle est une fédération de transporteurs routiers de marchandises comme de passagers. Elle a également des membres impliqués dans l'organisation, la construction et la maintenance des routes. La fédération agit pour défendre les intérêts du secteur du TRM au niveau national et à l'international.

Au niveau national, l'association assure la coopération entre les autorités compétentes et les représentants privés du secteur du TRM et du TRV. Elle participe à des réunions de commissions spécialisées.

Au niveau international, l'association développe des relations privilégiées avec la FIATA, le PRI, les groupes d'experts au sein du comité de transport de l'ONU à Genève, la DGMOVE à Bruxelles et l'ECMT.

¹³ <http://nsbs.bg>

¹⁴ <http://www.aebtri.com>

AEBTRI est l'association bulgare qui assure la bonne implantation du système TIR dans le pays.

2.1.2. Syndicats de travailleurs et autres organisations

Fédération des syndicats de transport en Bulgarie (FTTUB)¹⁵

La FTTUB a été créée le 29 mars 1990 comme une organisation qui succède directement à l'Union des travailleurs de transport qui existait depuis 1911. Avec plus de 12 900 membres, elle regroupe 103 syndicats dans tous les domaines des transports et services annexes, tels que les entreprises portuaires et aéroportuaires, l'aviation civile, les chemins de fer, l'infrastructures de transport, le transport urbain de voyageurs, les transports spécialisés, les entreprises de TRM, TRV et de rail. Elle est également bien implantée au niveau des 6 régions du pays avec des représentants sur place.

FTTUB est membre de la Confédération des syndicats indépendants de Bulgarie (CITUB), de la Fédération internationale des travailleurs des transports et de l'ETF, sa version européenne.

Université de Transport Todor Kableshkov¹⁶

L'Université Todor Kableshkov a pour mission de participer activement à la définition et la mise en oeuvre des politiques publiques pour le développement de la formation et de la recherche dans les domaines des transports terrestres, l'infrastructure des transports et les télécommunications.

Avec plus de 30 000 diplômés depuis 1922, la Haute école du transport, au sein de l'Université, forme notamment des étudiants pour occuper des fonctions de cadre dans les entreprises et le secteur public. Les diplômés de l'Ecole occupent souvent des positions importantes au ministère des Transports, au ministère de la Défense, au ministère de l'Intérieur, aux services de transports publics, dans les entreprises de conseil en management et au sein des instituts de recherche. En 2001, l'Université Todor Kableshkov a été une des premières universités à appliquer la nouvelle Loi sur l'enseignement supérieur en inscrivant ses étudiants directement aux programmes de master après leur cursus en licence.

¹⁵ <http://www.stsb.bg>

¹⁶ <http://www.vtu.bg>

2.2. Types d'entreprises et formalités administratives¹⁷

Il existe cinq types de société en Bulgarie :

- Société à responsabilité limitée (OOD),
- Société d'actions (AD),
- Société en nom collectif (SD),
- Société en commandite simple (KD),
- Société en commandite par actions (KDA).

Les sociétés commerciales bulgares sont des entités légales à part entière, sans lien avec le patrimoine des actionnaires. La loi bulgare permet une participation jusqu'à 100 % aux étrangers souhaitant ouvrir une société dans le pays. Chaque société est considérée comme existante dès son entrée sur le registre commercial de l'Agence des registres. La loi bulgare prévoit un délai de trois jours au plus pour l'enregistrement des sociétés commerciales dans le registre du commerce.

Société à responsabilité limitée

Ce type de société est de loin le plus fréquent, notamment en raison du faible niveau de capital demandé de 2 Levs, soit près d'1 euro. La gestion de la société et son organisation reste très basique et vise à faciliter un investissement presque immédiat avec très peu de coûts. Une société limitée peut être unipersonnelle (EOOD) ou avoir plus d'un actionnaire (OOD).

Les parts dans une telle société peuvent être transférées ou héritées avec un simple acte notarié qui déclenche une demande de modification auprès du registre du commerce. Une société à responsabilité limitée doit organiser régulièrement (au moins une fois par an) une réunion des actionnaires ou de leurs représentants.

Aspects administratifs d'enregistrement d'une OOD ou EOOD	
Cadre légal	<ul style="list-style-type: none">• Acte commercial de création
Autorité compétente	<ul style="list-style-type: none">• Registre de commerce auprès de l'Agence de registres
Procédure	<ol style="list-style-type: none">1) Vérifier que le nom commercial choisi est libre.2) Organiser une réunion des futurs actionnaires afin de fixer les règles de constitution de la société, tels le nombre de parts et leur distribution.3) Déposer le capital de la future société sur un compte spécial prévu à cet effet (min 2 levs, soit 1 euro).4) Si le secteur choisi requiert des autorisations spécifiques, il faut les obtenir avant de faire la demande d'enregistrement de la société au registre de commerce.

¹⁷ <http://www.investbg.government.bg>

Documents demandés	<ul style="list-style-type: none"> • Formulaire de demande de création de société, • Document détaillant les parts et les actionnaires, • Compte-rendu de la première réunion des futurs actionnaires, • Exemples certifiés des signatures des futurs dirigeants, • Déclaration conforme à l'Article 142, alinéa 8 de la Loi de commerce signée par les futurs dirigeants, • Attestation de compte et de dépôt du capital délivrée par la banque choisie, • Déclaration du choix de gérant, • Preuve de paiement des frais administratifs, • Déclaration du gérant suivant l'Article 13, paragraphe 4 de la Loi de commerce, • Les licences ou autorisations obligatoires si le secteur d'activité choisi en requiert.
Frais	<ul style="list-style-type: none"> • Les frais d'enregistrement au Registre de commerce sont de 160 BGN, ou 80 BGN si la demande est faite de façon électronique. • Les frais de réservation de nom commercial sont de 50 BGN, ou de 25 BGN si la demande est faite électroniquement.
Délais	<ul style="list-style-type: none"> • L'enregistrement au registre de commerce est possible dans un délai d'un jour si tous les documents demandés sont fournis.

Société d'actions

Le capital minimum demandée pour la constitution d'une société d'actions est de 50 000 BGN, soit moins de 26 000 euros. L'avantage principal de ce type de société est la possibilité de transfert immédiat et sans complication administrative de ses parts. Les actionnaires ne sont pas nécessairement identifiés jusqu'à un certain niveau de participation dans la société. Une société d'actions se structure autour d'un comité d'actionnaires et un conseil d'administration. Le conseil d'administration peut être remplacé par un conseil de supervision et un conseil de managers.

Aspects administratifs d'enregistrement d'une société par actions (SA ou AD en bulgare)	
Cadre légal	<ul style="list-style-type: none"> • Acte commercial de création
Autorité compétente	<ul style="list-style-type: none"> • Registre de commerce auprès de l'Agence de registres
Procédure	<ol style="list-style-type: none"> 1) Vérifier que le nom commercial choisi est libre. 2) Tenir une réunion des fondateurs, adoption des règles constituant la société avec la désignation du Conseil d'administration ou du Comité de supervision et un Conseil de managers. 3) Déposer le capital initial sur un compte spécial dans une banque (minimum 50 000 BGN). 4) Si le secteur choisi requiert des autorisations spécifiques, il faut les obtenir avant de faire la demande d'enregistrement de la société au registre de commerce.

Documents demandés	<ul style="list-style-type: none"> • Formulaire de demande de création de société, • Document détaillant les parts des actionnaires, • Compte-rendu de la première réunion des futurs actionnaires désignant le Conseil d'administration, • Liste des actionnaires participants à la réunion, • Exemples certifiés des signatures des futurs participants du Conseil d'administration et du directeur général, • Déclaration conforme à l'Article 160, alinéa 2 de la Loi de commerce signée, • Déclaration conforme à l'Article 234, alinéas 2 et 3 de la Loi de commerce signée, • Déclaration conforme à l'Article 237 de la Loi de commerce signée, • Compte-rendu de la première réunion du Conseil d'administration et la résolution adoptée, • Attestation de compte et de dépôt du capital délivrée par la banque choisie, • Les extraits de registre de commerce d'éventuelles sociétés actionnaires de la nouvelle structure, • Preuve de paiement des frais administratifs, • Déclaration du gérant suivant l'Article 13, paragraphe 4 de la Loi de commerce, • Les licences ou autorisations obligatoires si le secteur d'activité choisi en requiert.
Frais	<ul style="list-style-type: none"> • Les frais d'enregistrement au registre de commerce sont de 460 BGN, ou 260 BGN si la demande est faite de façon électronique. • Les frais de réservation de nom commercial sont de 50 BGN, ou de 25 BGN si la demande est faite électroniquement.
Délais	<ul style="list-style-type: none"> • L'enregistrement au registre de commerce est possible dans un délai d'un jour si tous les documents demandés sont fournis.

Autres types de sociétés

Une société bulgare en nom collectif est formée par un minimum de deux personnes, sous un nom commercial commun, afin de développer des transactions commerciales par profession. Il ne nécessite pas de capital minimum et les partenaires partagent la responsabilité illimitée quel que soit leurs investissements dans le partenariat. Tous les partenaires participent également à l'administration des affaires et à l'intéressement.

La société en commandite représente une entité créée par un ou plusieurs partenaires, mais avec deux catégories : les commandités responsables pour les dettes commerciales et les commanditaires qui investissent de l'argent. Ceux-ci reçoivent des prestations (les plus-values, le revenu et les avantages fiscaux) similaires à des dividendes. Les frais et un pourcentage des revenus sont perçus par l'associé commandité.

Le partenariat bulgare en commandite par actions représente un mélange entre une société anonyme et une société en commandite. La forme d'entreprise doit avoir au moins trois commanditaires choisis parmi les abonnés par les commandités. Leur responsabilité est influencée par l'apport des titres.

Les investissements étrangers peuvent choisir entre une filiale et une représentation commerciale pour leur établissement en Bulgarie.

Filiales

Une entité légale qui a le droit de réaliser une activité commerciale sous les lois et règles de son pays d'origine peut enregistrer une filiale en Bulgarie auprès du registre de commerce bulgare. Cette filiale n'est pas considérée comme une entité légale à part entière. Elle n'est pas obligée d'avoir ni de capital, ni de structure administrative séparée. Les actifs et passifs de la filiale sont assimilés aux ceux de la société-mère.

Représentation commerciale

Les individus autorisés à faire du commerce dans leur pays d'origine peuvent avoir un bureau de représentation commerciale en Bulgarie. Celui-ci est enregistré auprès de la Chambre de commerce bulgare et ne représente pas une entité légale séparée et ne peut pas réaliser une activité commerciale. Le but principal de ce type d'installation est uniquement la promotion et le marketing des produits et services de la société-mère, la formation des salariés, ou la participation aux salons professionnels.

2.3. Réglementation fiscale générale et spécifique au TRM

2.3.1. Réglementation fiscale générale¹⁸

Les impôts et taxes directs :

- Impôt sur les bénéfices des sociétés,
- Impôt sur le revenu des personnes physiques,
- Retenue d'impôts.

Les taxes indirectes :

- TVA,
- Droits d'accises.

Impôt sur les bénéfices des sociétés

La Bulgarie applique un taux général de 10 % aux bénéfices des sociétés. Ce taux unique concerne toutes les entités commerciales installées en Bulgarie.

La Loi sur la taxation des revenus commerciaux contient également des dispositions concernant les aides fiscales, nationales ou régionales, qui prennent souvent la forme de crédit d'impôt pouvant aller jusqu'à 100 % du montant de l'impôt sur les bénéfices. Les entreprises de manufacture recevant des produits intermédiaires de la part des clients et celles opérant dans une région où le taux de chômage est plus élevé que la moyenne nationale sont particulièrement visées par les aides. Dans tous les cas, les entreprises installées dans les municipalités ayant un taux de chômage de plus de 35 % et celles installées dans les régions dont le taux de chômage est au-dessus de la moyenne nationale sont prioritaires.

Le secteur de l'agriculture est également bénéficiaire d'aides régionales qui peuvent aller jusqu'à 60 % du montant de l'impôt sur les bénéfices de l'activité de production de denrées alimentaires non traitées ou d'élevage.

Pour les autres types d'activités, les entreprises embauchant du personnel à mobilité réduite peuvent déduire de leur impôt une partie du coût salarial de ce type de salarié.

La comptabilité de l'impôt sur les bénéfices et d'éventuels crédits d'impôt doit être achevée au plus tard le 31 mars de l'année suivant l'arrêté de l'exercice comptable et le paiement doit être effectué avant cette même date auprès de l'Agence nationale des revenus.

Impôt sur les bénéfices des personnes physiques

Les individus sont également soumis à l'impôt sur leur revenu à hauteur de 10 % pour l'intégralité de leur revenu imposable, soit le revenu brut duquel on déduit les cotisations sociales.

¹⁸ <http://www.investbg.government.bg>

Les indépendants et professions libérales sont soumis à un taux de 15 %.

Retenus d'impôts

Ce type d'impôt a également un taux de 10 %. Il concerne les revenus du capital et il est retenu par l'organisme rémunérateur. Il est donc retenu à la source, d'où l'origine du nom.

Cet impôt est ramené à 5 % pour les dividendes. Les dividendes distribués aux résidents d'un autre Etat-membre de l'Union européenne ne sont pas soumis à cet impôt. Ces derniers doivent pourtant acquitter 5 % d'impôt sur leurs intérêts et redevances reçus en Bulgarie.

Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Le taux normal de la TVA est de 20 % en Bulgarie. Un taux réduit de 9 % est applicable sur les services hôteliers. Un taux super-réduit de 0 % concerne les produits de première nécessité, les matières militaires mais aussi le transport routier de marchandises et de voyageurs international et les services annexes.

2.3.2. Réglementation fiscale spécifique au TRM

Taxe sur les véhicules

La taxe sur les véhicules a été mise en place afin d'assurer un revenu global continu à l'Etat bulgare, qui a fait des concessions importantes sur l'impôt sur le revenu des sociétés et des personnes physiques. Elle concerne tous les véhicules immatriculés (avec moteur ou sans moteur) en Bulgarie, sauf les véhicules électriques, et les véhicules appartenant aux pouvoirs publics, aux représentations diplomatiques, aux services d'urgence (hopitaux, médecins,...) et aux personnes ayant perdu au moins 50 % de leur mobilité.

La taxe est calculée selon le type de véhicule, l'année de production, le PTAC, le nombre de sièges si applicable et les émissions Euro. Elle est due par les personnes physiques comme par les sociétés.

En ce qui concerne le TRM, les tracteurs routiers et les remorques (PTAC de 12 tonnes et plus) sont soumis à cette taxe qui est calculée par rapport au PTAC, au nombre d'essieux et au type de suspension¹⁹. Les véhicules légers sont soumis à un calcul qui s'apparente à celui des voitures particulières. Le Conseil municipal de chaque municipalité est libre de choisir le montant de la taxe à appliquer dans les limites de la fourchette prévue par le ministère des Finances.

¹⁹ Source Ministry of Finance, National Revenue Agency www.nap.bg/en/document?id=107

Voici les fourchettes établies par le ministère pour le montant de la taxe sur les tracteurs routiers et les remorques :

Taxe à l'essieu sur les tracteurs routiers et remorques

Nombre d'essieu du tracteur routier/remorque ou semi-remorque	PTAC du véhicule tel qu'inscrit dans la carte grise		Montant de la taxe en BGN	
	à partir de (en tonnes)	moins de (en tonnes)	suspension pneumatique	autre type de suspension
(A) deux essieux	-	18	de 8 à 24	de 28 à 84
	18	20	de 28 à 84	de 64 à 192
	20	22	de 64 à 192	de 147 à 441
	22	25	de 190 à 570	de 342 à 1 026
	25	26	de 342 à 1 026	de 600 à 1 800
	26	28	de 342 à 1 026	de 600 à 1 800
	28	29	de 331 à 993	de 399 à 1 197
	29	31	de 399 à 1 197	de 655 à 1 965
	31	33	de 655 à 1 965	de 909 à 2 727
	33	38	de 909 à 2 727	de 1,381 à 4 143
	38	-	de 1 007 à 3 021	de 1 369 à 4 107
(B) trois essieux ou plus	36	38	de 640 to 1 920	de 888 à 2 664
	38	40	de 888 to 2 664	de 1 228 à 3 684
	40	-	de 1 228 to 3 684	de 1 817 à 5 451

La plupart des entreprises visitées pour la réalisation de cette étude ont indiqué avoir un coût annuel de la taxe à l'essieu de près de 2 454 leva, soit 1 254 euros pour un ensemble 40 tonnes.

Vignette²⁰

En Bulgarie, une vignette est nécessaire pour l'utilisation des autoroutes et des routes nationales de toutes catégories.

Le tableau ci-joint détaille son coût. La catégorie 1 correspond aux véhicules de 12 tonnes et plus, la catégorie 2 concerne les véhicules entre 3,5 tonnes (inclus) et 12 tonnes et la catégorie 3 les véhicules légers et les voitures.

²⁰ www.api.bg

Classe d'émission	Catégorie 1		Catégorie 2		Catégorie 3
	Euro 0, I, II	Euro III, IV, V, EEV et plus	Euro 0, I, II	Euro III, IV, V, EEV et plus	
Prix indicatifs en Euro					
1 jour	10	10	10	10	-
1 semaine	33	26	17	13	5
1 mois	66	51	35	27	13
1 an	665	511	350	269	34

Source: www.api.bg

La réglementation bulgare prévoit une tarification spéciale pour certains ouvrages d'art ou sections de routes mais à l'heure actuelle, celle-ci n'est pas appliquée. Les nouvelles sections d'autoroutes, les tunnels, viaducs ou ponts peuvent être concernés par cette mesure.

Droits d'accise²¹

Les droits d'accise applicables sur le gasoil en Bulgarie sont de 33,03 €/hl, soit pratiquement au minimum européen de 33 €/hl fixé par la Commission.

Il n'y a pas de récupération partielle de cette taxe en Bulgarie.

2.4. Accès au marché du TRM et aspects administratifs pour les entreprises du TRM en Bulgarie

2.4.1. Conditions d'accès à la profession²²

Pour pouvoir organiser des prestations de transport routier de marchandises, une entreprise doit répondre à certains critères, appelés aussi les « conditions d'accès à la profession ». La loi nationale bulgare définit les critères en parfait accord avec les textes européens. Au niveau national, c'est la Loi sur le transport routier, dernièrement modifiée au 24 décembre 2014, qui reprend les règles européennes en la matière et c'est l'Ordonnance N°33 du 3 novembre 1999 sur le transport public des passagers et des marchandises qui régle l'accès au marché national.

Licence de transport international²³

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

- Disposer d'un établissement constituant le siège de l'entreprise,

²¹ <http://ime.bg>

²² <http://www.investbg.government.bg>

²³ <http://www.rta.government.bg>

- Satisfaire à l'exigence d'honorabilité professionnelle,
- Avoir la capacité financière appropriée pour démarrer et exercer l'activité,
- Avoir la capacité professionnelle requise.

A ces conditions s'ajoute celle d'avoir au moins un véhicule immatriculé en Bulgarie ou avoir le droit d'utiliser un véhicule en location ou en crédit-bail avec option d'achat.

Si l'entreprise remplit les 5 conditions citées ci-dessus, elle doit aussi demander une licence de transport émise par les autorités. Selon la réglementation européenne, une licence de transport international peut être délivrée pour une période maximale de 10 ans.

L'Agence exécutive de "l'Administration Automobile" a été mise en place en 2002 suite à la Loi sur le transport routier. L'Agence est entièrement financée par le Ministère des transports, des technologies de l'information et des communications. Son siège est à Sofia mais elle a également 27 structures régionales couvrant l'intégralité du territoire bulgare. L'organisation, la structure et les activités de l'Agence sont déterminées suivant les règles et les orientations adoptées par le Conseil des ministres.

Les principaux devoirs de l'Agence, inscrits dans la Loi sur le transport routier de 2002, concernent l'organisation des contrôles, le suivi de la réglementation du transport de passagers et de marchandises et du transport des matières dangereuses, la certification des véhicules, la gestion des permis de conduire, la certification des centres de formation du transport routier et autres activités qui peuvent découler de la réglementation nationale ou européenne.

L'Agence est responsable de toutes les licences et certificats de TRM et la mise en oeuvre d'autres dispositions prévues dans la réglementation européenne, tels que les chronotachygraphes ou les règles sociales du Règlement 561/2006, dont le contenu est entièrement appliqué en Bulgarie sans spécificité particulière au niveau national.

Les corps de contrôle de l'Agence de l'Administration Automobile vérifient le respect des temps de conduite, de pause et de repos, d'autres travaux et du temps de disponibilité suivant le contrôle physique des chronotachygraphes en entreprise et sur la route. En Bulgarie, en cas de contrôles, les conducteurs sont obligés de présenter ces données sur leur temps de travail pour le jour de contrôle et les 28 jours précédents. Les entreprises doivent garder les enregistrements au moins pendant un an.

Le tableau ci-dessous regroupe les licences et certificats qui peuvent être obtenus auprès de l'Agence ainsi que leur coût indicatif.

No	Service	Prix en Lev	Délai d'obtention
	Licence communautaire		
1	Licence originale	500	Jusqu'à 30 jours
2	Copie certifiée de la licence	10	Jusqu'à 30 jours
3	L'extension de la durée de validité et d'autres changements sur la licence	100	Jusqu'à 30 jours
4	Duplicata	10	Jusqu'à 7 jours
	Licences valables uniquement sur le territoire de la République de Bulgarie		
5	Licence originale	300	Jusqu'à 30 jours
6	Copie certifiée de la licence	4	Jusqu'à 30 jours
7	L'extension de la durée de validité et d'autres changements sur la licence	100	Jusqu'à 30 jours
8	Duplicata de licence	10	Jusqu'à 14 jours
9	Duplicata de certificat	4	Jusqu'à 14 jours

Source: Agence « Administration Automobile »

Autorisations spéciales²⁴

La réglementation bulgare concernant les autorisations spéciales dans le domaine du TRM, notamment sur les matières dangereuses, suit la réglementation européenne en la matière sans modification notable au niveau national.

2.4.2. Capacité professionnelle et formation des conducteurs²⁵

Les conducteurs des véhicules étant habilités à conduire des véhicules à moteur des catégories C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D ou D + E, ont besoin de détenir une qualification professionnelle pour pouvoir réaliser des opérations de transport public de marchandises ou de voyageurs.

Les conditions d'acquisition de cette qualification professionnelle sont décrites dans l'Ordonnance n°41 du 4 août 2008 du ministère des Transports et suivent également les dispositions prévues par la réglementation européenne. La formation ayant pour but d'acquérir cette qualification a été fixée par la Directive européenne 59/2003 relative à la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises et de voyageurs.

La qualification obtenue à la suite de la formation initiale est valable pour une durée de 5 ans. Par la suite, le conducteur doit suivre une formation continue afin de garder sa qualification.

La formation pour la qualification initiale peut être suivie avant ou après l'obtention du permis de conduire. Elle comprend 280 heures de cours théoriques et 20 heures de conduite. Dans certaines conditions, fixées par l'Ordonnance 41 du 4 août 2008, il est possible de suivre

²⁴ Loi sur le transport routier

²⁵ Ordonnance n° 41 du 04.08.2008.

une formation accélérée d'au moins 140 heures de cours théoriques et de 10 heures de conduite.

2.4.3. Politique de contrôles routiers et sanctions²⁶

En 2000, la Bulgarie a revu en profondeur l'organisation et la structure des organes de contrôle, notamment ceux opérant sur les routes. La Police routière a été attachée à la direction de l'Intérieur de Sofia avec deux sous-organes, un sur la circulation routière extra-urbaine et un autre qui s'occupe de la sécurisation des événements et de la circulation urbaine.

Infractions routières et sanctions²⁷

Le respect de la réglementation routière, la conformité des véhicules, les permis et licences concernant les conducteurs et les entreprises de transport sont contrôlés suivant les modalités définies dans la Loi sur la circulation routière du 1^{er} septembre 1999, récemment modifiée le 27 juin 2014. Cette loi (chapitres 6 et 7) définit les sanctions pénales et administratives pour les conducteurs ainsi que les responsabilités des entreprises et les sanctions en cas de non-respect des règles. Le tableau ci-dessous détaille quelques-unes des infractions et des montants des sanctions notamment en cas de contrôle du véhicule.

N°	Type d'infraction	Montant en BGN	Montant en €
Exercice de transport sans licence ou des documents manquants ou endommagés			
1	Absence de licence internationale/communautaire - première fois	1 500 BGN	765,31 €
2	Absence de licence internationale/communautaire - deuxième fois	3 000 BGN	1 530,61 €
3	Absence de licence internationale/communautaire - violation systématique	6 000 BGN	3 061,22 €
4	Absence d'autres documents pendant le contrôle	500 BGN	255,10 €
5	Refus de présenter des documents pendant le contrôle	2 000 BGN	1 020,41 €
Violations concernant les chronotachygraphes			
6	Pose et réparation du chronotachygraphes sans avoir le certificat	4 000 BGN	2 001,00 €
7	Prêt du certificat de pose et de réparation à des personnes non autorisées	3 000 BGN	1 530,61 €
8	Négligence de l'article 89b (mauvais réglage de l'appareil intentionnellement) - première fois	5 000 BGN	2 551,02 €
9	Négligence de l'article 89b (mauvais réglage de l'appareil intentionnellement) - fois suivantes	10 000 BGN	5 102,04 €

²⁶ <http://kat.mvr.bg>

²⁷ Low on Road Traffic, State Journal/27.06.2014

10	Dépassement du temps maximal de conduite journalier d'une heure	100 BGN	51,02 €
11	Dépassement du temps maximal de conduite journalier entre une heure et deux heures	500 BGN	255,10 €
12	Dépassement du temps maximal de conduite journalier de plus de deux heures	1 500 BGN	765,31 €
13	Dépassement du temps maximal de conduite de moins de 4 heures sur 2 semaines	100 BGN	51,02 €
14	Dépassement du temps maximal de conduite de 4 heures à 14 heures sur 2 semaines	500 BGN	255,10 €
15	Dépassement du temps maximal de conduite de plus de 14 heures sur 2 semaines	1 500 BGN	765,31 €
16	Dépassement du temps de conduite non interrompu (de 4,5h) de 30 minutes	100 BGN	51,02 €
17	Dépassement du temps de conduite non interrompu (de 4,5h) entre 30 et 90 minutes	300 BGN	153,06 €
18	Dépassement du temps de conduite non interrompu (de 4,5h) de plus de 90 minutes	1 500 BGN	765,31 €
19	Réduction du temps de repos journalier jusqu'à 1 heure	100 BGN	51,02 €
20	Réduction du temps de repos journalier entre 1 heure et 2,5 heures	300 BGN	153,06 €
21	Réduction du temps de repos journalier de plus de 2,5 heures	1 500 BGN	765,31 €
22	Réduction du temps de repos hebdomadaire (de 45 heures) jusqu'à 3 heures	100 BGN	51,02 €
23	Réduction du temps de repos hebdomadaire (de 45 heures) entre 3 et 9 heures	200 BGN	102,04 €
24	Réduction du temps de repos hebdomadaire (de 45 heures) de plus de 9 heures	1 000 BGN	510,20 €
Violation du règlement sur le chronotachygraphe numérique			
25	Exercice du transport routier par un véhicule qui n'est pas équipé d'un appareil d'enregistrement numérique	500 BGN	255,10 €
26	Appareil d'enregistrement numérique qui n'est pas été soumis à l'étalonnage	500 BGN	255,10 €
27	Appareil d'enregistrement numérique qui fonctionne incorrectement ou qui a cessé de fonctionner	500 BGN	255,10 €
28	Exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique qui n'a pas été soumis à l'examen périodique	1 500 BGN	765,31 €
29	Exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique auquel des appareils interdits ont été branchés en provoquant son dysfonctionnement	1 500 BGN	765,31 €
30	Présence à bord d'appareils pouvant manipuler les données numériques ou des données imprimées	1 500 BGN	765,31 €
31	Carte conducteur non valable ou endommagée	500 BGN	255,10 €
32	Indisponibilité des dernier 365 jours de stockage des données de l'appareil d'enregistrement	500 BGN	255,10 €
33	Dans le cas où après l'expiration de la période de conduite du véhicule, le conducteur continue le transport routier sans avoir de carte de conducteur valable ou en ayant une carte endommagée	500 BGN	255,10 €
34	Manipulation des données enregistrées sur l'appareil d'enregistrement numérique, sur la carte de conducteur ou sur la carte de l'entreprise	1 500 BGN	765,31 €
35	Documentation insuffisante, données sur le conducteur	100 BGN	51,02 €
36	Documentation insuffisante, autres données	500 BGN	255,10 €

2.5. Réglementation sociale générale et spécifique au TRM en Bulgarie

2.5.1. Principes généraux du Code du travail bulgare²⁸

Le Code du travail bulgare actuel date du 1er janvier 1987. Il a été modifié plusieurs fois, la dernière modification date du 25 juillet 2014.

Le Code du travail fixe les règles des relations entre les employeurs et les employés. Il assure la liberté de travailler et la protection sociale du travailleur. Les conditions de travail décentes et le dialogue social sont au cœur du Code du travail bulgare. Les règles et les sujets du dialogue tripartite entre l'Etat, les syndicats et les représentants des employeurs sont déterminés par le Conseil des ministres suivant les propositions du Conseil national de coopération tripartite.

Le respect du Code du travail est garanti par l'Inspection générale du travail.

Contrat de travail

²⁸ The Bulgarian Labor Code

Le contrat de travail doit être écrit et signé par les deux parties. Il ne devrait pas contenir de conditions à l'encontre du Code du travail national. Il peut être conclu pour une période définie ou indéfinie. Si le contrat de travail ne définit pas la période du travail, il est considéré comme un contrat à durée indéterminée.

Le contrat de travail à durée déterminée peut être conclu :

- pour une période de 1 an maximum, renouvelable 1 fois,
- pour une durée spécifique à l'accomplissement d'une tâche,
- pour remplacer temporairement un travailleur absent,
- pour occuper un poste temporairement en attente de résultats d'un concours visant à nommer le futur travailleur pour le poste occupé.

Les employés ayant un contrat de travail à durée déterminée ont les mêmes droits et obligations que les employés ayant un contrat de travail à durée indéterminée. Le contrat de travail doit préciser la raison pour laquelle la durée doit être déterminée.

Le contrat à durée déterminée devient à durée indéterminée si l'employé continue de travailler 5 jours après l'extinction du contrat sans objection de l'employeur.

Contrat pour une période d'essai

Un contrat de travail pour une période d'essai d'une durée maximale de 6 mois peut être signé entre l'employeur et l'employé. Les deux parties ont le droit de rompre le contrat à tout moment. Si, pendant la durée du contrat, l'employeur manque d'informer son employé sur la suite qu'il souhaite donner, le contrat devient à durée indéterminée.

Contrat de travail complémentaire

Les employés peuvent signer un contrat de travail complémentaire avec le même employeur ou un autre fixant les conditions d'un travail complémentaire en dehors des heures de travail prévues dans le contrat de travail initial.

Le contrat de travail complémentaire est interdit pour les employés qui travaillent sous des conditions qui risquent d'affecter leur santé et réduire leurs conditions de vie. Le contrat de travail complémentaire ne peut être signé pour le même poste qu'occupe déjà l'employé. Dans tous les cas, les deux contrats de travail ne peuvent pas cumuler plus de :

- 40 heures de travail par semaine pour les employés de moins de 18 ans,
- 48 heures de travail par semaine pour les autres employés.

Heures supplémentaires

Les heures de travail qui dépassent la durée hebdomadaire prévue dans le contrat de travail sont réputées supplémentaires. Les majorations des heures supplémentaires sont définies entre l'employé et l'employeur.

Un employé peut travailler exceptionnellement plus de 48 heures par semaine mais une moyenne de 48 heures doit être respectée sur les 4 derniers mois. Dans ce cas, la majoration des heures supplémentaires au delà des 48 heures doit être au moins de :

- 50 % pour les jours en semaine,
- 75 % pendant le week-end,
- 100 % pendant les jours fériés,
- 50 % si l'employeur propose un repos compensateur.

Temps de travail "normal" et les congés payés

Une semaine de travail ordinaire se compose de 5 jours ou de 40 heures. Une semaine de travail de nuit est normalement constituée de 5 jours ou de 35 heures. Une nuit de travail normal est composée de 7 heures.²⁹

Chaque employé a droit à des congés payés annuels. Il peut bénéficier de ces congés payés après 8 mois de travail consécutifs. La durée normale des congés payés pour un employé à temps plein (40 heures par semaine) est de 20 jours par an. Certaines catégories socio-professionnelles peuvent bénéficier d'une durée plus longue de congés payés.

Les congés payés peuvent être pris en une ou plusieurs fois.

Déplacements professionnels

Les déplacements professionnels ayant une durée de plus de 30 jours consécutifs ne peuvent être organisés qu'avec le consentement écrit de l'employé. Si la durée de déplacement professionnel dépasse les 30 jours consécutifs dans un autre pays membre de l'Union européenne ou en Suisse, l'employeur doit assurer les mêmes conditions de travail et de paye qu'un travailleur similaire dans le pays hôte.

Les indemnités de déplacement professionnel sont fixées par l'Annexe 3 de l'Ordonnance sur les déplacements professionnels et les études internationales du ministère des Finances. Elles sont de 27 euros minimum par jour de déplacement. L'employeur peut augmenter les indemnités jusqu'au double du minimum ministériel sans avoir à payer les cotisations sociales. Au-delà du double, l'employeur et l'employé doivent payer les cotisations sociales sur la partie qui excède les 54 euros par jour.

²⁹ Code du travail, art. 140 (2)

Salaires

En Bulgarie, les salaires sont calculés sur une base mensuelle.

Le salaire minimum bulgare est de 420 BGN (214 euros) depuis le 1er janvier 2016. Voici son évolution pendant les cinq dernières années :

Evolution du salaire minimum bulgare entre 2010 et 2015

Période	Base mensuelle en BGN (€)	Base horaire en BGN (€)	Coordonnées de la réglementation
01.07.2015 - 31.12.2015	380 (193,88)	2,21 (1,13)	ПМС № 139/04.06.2015 г.
01.01.2015 - 30.06.2015	360 (183,67)	2,20 (1,12)	ПМС № 419/17.12.2014 г.
01.01.2014 - 31.12.2014	340 (173,47)	2,03 (1,04)	ПМС № 249/31.10.2013 г.
01.01.2013 - 31.12.2013	310 (158,16)	1,85 (0,94)	ПМС № 250/11.10.2012 г.
01.05.2012 - 31.12.2012	290 (147,96)	1,73 (0,88)	ПМС № 300/10.11.2011 г.
01.01.2012 - 30.04.2012	270 (137,76)	1,61 (0,82)	ПМС № 180/30.06.2011 г.
01.09.2011 - 31.12.2011	270 (137,76)	1,61 (0,82)	ПМС № 180/30.06.2011 г.
01.01.2011 - 31.08.2011	240 (122,45)	1,42 (0,72)	ПМС № 326/30.12.2009 г.
01.01.2010 - 31.12.2010	240 (122,45)	1,42 (1,72)	ПМС № 326/30.12.2009 г.

Certaines professions ont un salaire minimum spécifique. Pour les conducteurs routiers, le salaire minimum est de 431 BGN, soit 219,90 € brut par mois.

Cotisations sociales

Il existe plusieurs catégories d'employés en Bulgarie, ayant des taux de cotisations sociales légèrement différents. Les taux des cotisations sociales générales qui concernent également les conducteurs routiers sont comme suit :

Cotisations sociales en Bulgarie

Cotisations sociales employeur	18,50%
Maladie, prestations en nature	4,80%
Maladie, prestations en espèce	2,10%
Vieillesse, invalidité, survivants	7,10%
Assurance pension complémentaire	2,80%
Accident du travail	1,10%
Chômage	0,60%
Cotisations sociales employé	12,90%
Maladie, prestations en nature	3,20%
Maladie, prestations en espèce	1,40%
Vieillesse, invalidité, survivants	5,70%
Assurance pension complémentaire	2,20%
Accident du travail	0,00%
Chômage	0,40%

2.5.2. Conventions collectives

Les conventions collectives sont reconnues par le Code du travail bulgare comme étant un accord entre l'entreprise ou son représentant et le syndicat de travailleurs. Il peut y avoir plusieurs types de conventions collectives :

- conventions collectives d'entreprise,
- conventions collectives de secteur,
- conventions collectives de branche,
- conventions collectives municipales.

Au niveau de l'entreprise, les conventions collectives s'apparentent à un accord d'entreprise. Au niveau du secteur ou de la branche d'activité, plusieurs conventions collectives existent en Bulgarie mais concernent généralement les secteurs qui ont longtemps été sous contrôle étatique. Les conventions collectives de branche, à la différence des conventions collectives

sectorielles, peuvent être négociées uniquement entre les représentants des entreprises et des salariés. Les conventions collectives municipales concernent uniquement les activités financées par les budgets municipaux.

Dans le secteur du TRM, il n'y a pas de convention collective sectorielle ou de branche. Les entreprises ont pourtant la liberté de négocier un tel accord si elles le souhaitent. Cette pratique n'est pas très répandue.

2.5.3. Temps de travail des conducteurs

La réglementation sociale concernant les conducteurs routiers bulgares est entièrement synchronisée avec la réglementation européenne, notamment la Directive EU 15/2002 et le Règlement EU 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.

Le temps de disponibilité, non connu à l'avance, n'est pas considéré comme un temps de travail au niveau national. Cette position du chronotachygraphe reste très peu utilisée par les conducteurs, sauf en cas d'attente prolongée aux postes de frontières (avec la Serbie ou la Macédoine par exemple) ou en cas de trajet en ferry.

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

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

Cette partie de l'étude, réalisée en 2016, présente les conditions économiques et sociales de l'année en cours.

Pour la réalisation de cette partie, 10 entreprises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, principalement à l'international, ont été retenues et interrogées lors d'entretiens en face à face avec leurs responsables sur leur lieu de travail dans diverses villes de Bulgarie. Parmi les 10 entreprises interrogées, toutes ont fourni des données dont la qualité et la pertinence sont satisfaisantes. Les 10 entreprises visitées présentent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Nombre d'employés	Nombre de conducteurs	Dernier chiffre d'affaires
Entreprise 1	48	60	52	3 900 000 €
Entreprise 2	14	19	14	NA
Entreprise 3	22	26	22	NA
Entreprise 4	90	180	160	NA
Entreprise 5	30	35	30	NA
Entreprise 6	20	42	35	4 800 000 €
Entreprise 7	25	35	25	NA
Entreprise 8	111	244	80	16 300 000 €
Entreprise 9	10	17	13	2 800 000 €
Entreprise 10	7	10	8	670 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très divers. Les entreprises ayant entre 1 et 20 véhicules pouvant être considérées de petite taille sont au nombre de 4. Celles ayant une taille moyenne sont au nombre de 5 et les 2 entreprises restantes ont une taille considérée comme grande dans le pays.

3.2. Conditions et coûts d'exploitation

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. Toutes les entreprises interrogées déclarent avoir une activité internationale essentiellement dans les pays de l'Ouest de l'Europe. Elles pratiquent toutes principalement des opérations entre pays tiers. Elles réaliseraient très peu d'activité internationale au départ ou à destination de Bulgarie. La part de l'activité nationale dans les entreprises interrogées est quasi nulle.

Véhicules

Les véhicules sont exploités de façon très intensive par les entreprises bulgares. Les kilométrages recueillis sont situés entre 140 000 km par an et 175 000 km par an. Les véhicules sont effectivement utilisés entre 248 et 278 jours par an selon les témoignages.

En référentiel, un kilométrage de 150 600 km et une durée d'exploitation annuelle de 262 jours seront retenus pour les calculs.

La durée de conservation des véhicules dépend de l'intensité d'utilisation. Les véhicules sont souvent obtenus en crédit-bail de 48 ou 60 mois. Puis, ils sont achetés et gardés pour une durée allant de 4 à 5 années supplémentaires. Le kilométrage de référence qui déclenche souvent la vente des véhicules est situé à 1 200 000 km. Les véhicules sont souvent revendus sur le marché national pour une utilisation domestique ou sur le marché des autres pays des Balkans. Certaines petites entreprises s'approvisionnent également sur le marché de l'occasion, notamment des pays de l'Ouest où la décote est plus élevée.

La vitesse moyenne déclarée par les entreprises se situe aux alentours de 70 km/h, en grande partie réalisée sur les autoroutes des pays de l'Ouest.

Les entreprises bulgares disent être victimes des complications « souvent artificielles » du marché turc qui réduiraient leur marché. Pourtant, elles disent qu'il y a beaucoup de sociétés de TRM turques qui investissent en Bulgarie afin de se donner les moyens de récupérer les parts de marché européennes.

Selon les transporteurs bulgares, un autre handicap du pays est aussi sa localisation au sein de l'Union européenne. En effet, étant donné que leurs voisins de l'Ouest, la Serbie et la Macédoine, ne font pas partie de l'UE, les véhicules bulgares transitent par la Roumanie pour éviter les formalités douanières. C'est notamment la raison pour laquelle une partie des véhicules bulgares ne rentrent pas en Bulgarie pendant de longs mois et les conducteurs font des allers-retours en avion pour rentrer chez eux.

Carburant

D'après les responsables des entreprises rencontrées, la consommation de leurs véhicules, en grande partie des véhicules de classes Euro 5 et Euro 6, varie entre 27 et 31 litres. Si le véhicule retourne régulièrement à la base, l'achat du carburant se fait en Bulgarie en raison des prix attractifs du gasoil dans le pays. Mais la plupart du temps, ils s'approvisionnent à la pompe dans des pays où le prix du carburant est moins élevé, comme au Luxembourg par exemple.

Il n'y a pas de pratique notable concernant l'achat du carburant en Ukraine ou en Russie puisque ces dernières sont assez éloignées et leurs marchés respectifs ne sont pas exploités par les entreprises bulgares.

Fin 2016, les prix du carburant en Bulgarie sont parmi les moins élevés d'Europe, à égalité avec la Lituanie et la Pologne, près de 2 à 3 centimes d'euros plus élevés qu'au Luxembourg. Pour le prix de référence du carburant dans cette étude, le CNR a décidé de constituer un panier d'achat de carburant selon les déclarations des transporteurs bulgares :

- 30 % des achats réalisés en Bulgarie au prix moyen (2015) de 0,938 €/litre
- 20 % des achats réalisés en Allemagne au prix moyen (2015) de 0,991 €/litre
- 30 % des achats réalisés au Luxembourg au prix moyen de 0,876 €/litre
- 20 % des achats réalisés en Espagne au prix moyen (2015) de 0,888 €/litre après récupération partielle des droits d'accise.

Le prix retenu pour la consommation de carburant des entreprises bulgares courant de l'année 2015 est donc de 0,92 €/litre.

Maintenance – réparations et pneumatiques

Les grandes entreprises bulgares négocient souvent un contrat de maintenance lorsqu'elles signent un crédit-bail pour l'acquisition des véhicules. Par la suite, 8 entreprises interrogées sur 10 ont un atelier interne, ce qui limite le coût de la maintenance. Ce type d'organisation baisse le coût de ce poste à près de 2 000 € à 2 600 € par an et par véhicule. Sinon, le coût de la maintenance peut monter jusqu'à 5 000 à 6 000 € par an et par véhicule. La comptabilité interne des ateliers de réparation et l'imputation de leurs coûts sur les véhicules sont pourtant souvent mal maîtrisées, notamment lorsque ces mêmes ateliers s'occupent également de l'achat et du changement des pneumatiques.

Selon les informations recueillies sur place, le CNR retient un coût annuel de maintenance-réparation de 3 800 € et de coût des pneumatiques de 4 400 € pour un ensemble 40 tonnes bulgare.

Financement des véhicules

Le recours au crédit-bail est quasi-généralisé. La durée de ce type de financement s'étale entre 48 et 60 mois.

Le prix d'un ensemble 40T, de classe Euro 6, serait composé d'au moins 72 000 € pour le tracteur et de 21 500 € pour la semi-remorque, soit un prix de 93 500 € HT total pour l'ensemble. Auparavant, les tracteurs de classe Euro 5 étaient achetés à un prix avoisinant les 68 000 €.

Pour l'étude, les prix d'achat de véhicules Euro 6 seront retenus dans les calculs. Les taux d'intérêt pratiqués en 2015 seraient de près de 2,8 %. La valeur résiduelle du véhicule à la revente du tracteur, après une exploitation de 8 ans et de 1 200 000 km, est estimée à près de 11 000 € pour les véhicules Euro 6. Le prix de revente de la semi-remorque serait de près de 10 % de son prix d'achat.

Pour le calcul du coût de financement et de détention du véhicule, la durée de détention retenue est de 8 ans pour le tracteur et de 12 ans pour la semi-remorque. Ainsi, ce poste de coût est estimé à plus de 10 558 €/an pour un ensemble 40T.

Péages

Le coût annuel des péages pour les transporteurs bulgares est de près de 13 000 euros par an et par véhicule.

Assurances

Comme en France, il existe deux principaux types d'assurance pour le véhicule, le tiers payant (assurance obligatoire) et le tout-risque. Le coût de l'assurance totale d'un tracteur routier est estimé à 2 350 euros par an et par tracteur.

Pour la semi-remorque, le coût de l'assurance est de près de 400 € par an.

Le coût annuel des assurances pour un ensemble est donc de près de 2 750 € pour un transporteur ne représentant pas un taux d'accident important. Pour un véhicule haut de gamme, ce coût peut monter à plus de 4 500 €.

La valeur de référence retenue pour l'étude sera de 3 000 € par an et par ensemble.

Coûts de structure

La plupart des entreprises bulgares réalisent leur « contrôle de gestion » selon leurs critères subjectifs. Le coût de structure étant le dernier poste de coût dans lequel un grand nombre de dépenses sont cumulées, le calcul direct de ce poste reste un exercice difficile.

Cependant, les entreprises ont souvent répondu à la question concernant le coût kilométrique total de leurs véhicules. C'est une donnée qu'elles maîtrisent bien puisqu'elle sert de base pour le calcul des prix de vente. Selon les calculs issus de ces entretiens, les coûts de structure des entreprises bulgares sont de près de 4 centimes d'euro au kilomètre, soit un coût annuel de 6 000 euros par an et par véhicule. Ce coût ne comprend pas le coût de la taxe à l'essieu.

Coût complet

Les transporteurs bulgares déclarent avoir un coût kilométrique complet de l'ordre de 62 à 70 centimes d'euros. En calculant le coût kilométrique suivant les données collectées lors des entretiens, on obtient un coût de près de 62 centimes d'euro au kilomètre pour un ensemble 40 tonnes bulgare exploité sous les conditions décrites ci-dessus. L'hypothèse du coût de structure évalué à 4 centimes d'euro est donc possible mais ce poste de coût ne sera pas retenu lors des comparatifs avec d'autres pavillons pour des soucis de compatibilité des résultats qui excluent le coût de structure pour la plupart des pays.

3.3. Conditions de travail et coût des conducteurs bulgares

Les conditions d'embauche et le niveau de rémunération des conducteurs en Bulgarie ont été observés lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings en Espagne.

La seconde phase consiste en l'interrogation volontaire d'une vingtaine de conducteurs pendant leur pause sur leurs conditions de travail et leur rémunération. Cette sous-partie propose donc une vision globale de ce segment du marché du travail, observé des deux côtés des co-contractants.

3.3.1. Etat du marché du travail

La croissance du TRM en Bulgarie, en grande partie soutenue par des investissements directs étrangers des entreprises de TRM à l'Ouest de l'Europe, crée une importante dynamique dans le secteur. Le secteur bulgare du TRM est constamment en recherche de conducteurs, acceptant des conditions de travail difficiles mais une rémunération locale intéressante.

Comme c'est aussi le cas de leurs collègues roumains, les transporteurs bulgares coopèrent intensivement avec leurs partenaires de l'Ouest et se sont parfaitement adaptés au marché européen du TRM, largement libéralisé. Ils se sont spécialisés dans le transport international et plus spécifiquement entre pays tiers. Cette spécialisation qui rend difficile le retour des véhicules en Bulgarie affecte également les conditions de travail des conducteurs, qui peuvent souvent être envoyés en mission pour de grandes tournées de plusieurs semaines, voire 2 à 3 mois.

Conditions de travail

Les conducteurs bulgares ont droit à 20 jours de congés payés, soit le minimum européen de 4 semaines. Ils déclarent prendre une grande partie de leurs congés payés en été, notamment pendant la période des retours à leur base pour l'entretien et le contrôle technique des véhicules.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 242 jours par an, réalisant plus de 140 000 km.

Le planning type pour un conducteur bulgare se compose d'une grande tournée de 4 à 5 semaines, dans les pays de l'Ouest de l'Europe, réalisant parfois des dizaines d'opérations internationales entre pays tiers complétées par des opérations de cabotage lorsque l'occasion se présente, souvent pour le compte d'autres entreprises partenaires. Ces grandes tournées se prolongent régulièrement pour atteindre 2 voire 3 mois pendant les périodes de forte demande de transport à l'Ouest.

Les conducteurs bulgares connaissent partiellement la réglementation sociale européenne et déclarent que certains aspects restent compliqués à adopter au quotidien. La compréhension simplifiée du temps de conduite maximal de « 45 heures par semaine en moyenne » demeure la « règle » principalement énoncée et scrupuleusement respectée. Comme nombre d'autres pavillons, la position « disponibilité » est réduite aux simples trajets en ferry. La position « autres travaux » est aussi utilisée comme un accessoire de diversification du travail pour « plaire » aux autorités en cas de contrôles.

Rémunération

Les responsables bulgares interrogés lors des entretiens en entreprise ont ouvertement répondu aux questions concernant la rémunération des conducteurs. Pour la plupart d'entre eux, la rémunération des conducteurs a beaucoup augmenté ces dernières années, notamment en raison d'un besoin en conducteurs de plus en plus intense suivant la croissance du secteur.

Les salaires fixes des conducteurs bulgares restent proches des minima prévus dans la réglementation bulgare, soit près de 220 euros par mois, complétés par des petites primes annuelles. Dans la région de Sofia, la capitale bulgare, les salaires peuvent dépasser 300 euros brut par mois, remontant un peu la moyenne nationale.

Le marché du travail tendu, à l'avantage des conducteurs, favorise l'augmentation des revenus des conducteurs qui se traduit plutôt par une augmentation du montant des indemnités de déplacement que par une augmentation des salaires fixes. Lors de la réalisation de cette étude, le montant des indemnités journalières de déplacement se situait aux alentours de 42 euros, bien au delà du minimum bulgare de 27 euros par jour. Ce montant élevé permet aux entreprises de TRM d'augmenter les salaires sans avoir à payer les cotisations sociales sur cette partie variable. Les conducteurs routiers reçoivent en moyenne 25 jours d'indemnités par mois, soit au total 1 050 euros pour un mois de travail effectif à l'international.

Selon les entreprises, le coût annuel d'un conducteur, cotisations et frais de déplacement compris, se situerait entre 12 900 € et 18 000 € selon la charge du travail et le nombre de jours passés à l'étranger. Le résultat des entretiens avec les entreprises et les conducteurs se rapproche des 16 000 euros annuels.

Selon les conducteurs, certains déplorent que leur rémunération soit directement liée à leur productivité. Près de la moitié d'entre eux disent avoir une rémunération kilométrique remplaçant les indemnités de déplacement dans la partie variable de leur salaire. Les primes kilométriques se situent entre 7 et 12 centimes d'euros. Afin de recevoir cette prime kilométrique et donc d'assurer un niveau de salaire élevé, les conducteurs bulgares sont souvent incités à chercher du fret sur les marchés lors de leurs tournées européennes.

Pendant la réalisation de cette étude, nous avons rencontré un nombre important de conducteurs en arrêt sur des parkings européens pendant plusieurs jours en raison d'un manque de fret, ne recevant en réalité aucune part variable pour cette période d'attente et de recherche de fret. Dans des cas extrêmes, non généralisés, ces périodes d'attente peuvent aussi être déduites des congés payés annuels du conducteur pour améliorer sa productivité.

3.4. Observation des coûts du personnel de conduite

Pour permettre les comparaisons internationales, un profil de conducteur type pour la Bulgarie est ici proposé, en détaillant le calcul réel pour les conducteurs rémunérés au kilomètre ainsi que le calcul officiel qui se trouve sur la fiche de paie.

Les données présentées ci-dessous sont entièrement issues des entretiens menés sur le terrain par le CNR auprès des entreprises de transport et des conducteurs, dont l'activité principale est le transport international avec des véhicules articulés 40T standards.

3.4.1. Profil type d'un conducteur bulgare

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none">- Conducteur international de longue distance,- Tournées européennes de 5-6 semaines, souvent prolongées à plusieurs mois,- Retour à la base moins d'un week-end par mois,- Salaire brut fixe proche du salaire minimum en vigueur,- Primes annuelles supplémentaires rares,- Rémunération dépendante du volume du travail, paiement au kilomètre répandu au taux de 8 à 9 centimes par km, d'autres types de calculs possibles, tels que le forfait journalier de près de 42 euros par jour,- Productivité élevée, près de 180 heures de conduite par mois (sur 11 mois),- Congés payés annuels de 20 à 24 jours pris en totalité.
Kilométrage annuel réalisé	140 800 km
Nombre de jours de travail par an	242 jours
Nombre de semaines d'activité par an	46
Nombre d'heures de conduite par an	1 978 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	15 858,66 €
Coût horaire de conduite en €	9,48 €
Coût kilométrique en €	0,11 €

Recomposition du coût d'un conducteur

Présentation officielle sur les fiches de paie

EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire Brut	303,00 €	Salaire Brut	303,00 €
Salaire brut fixe	295,00 €	Salaire brut fixe	295,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	8,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	8,00 €
Cotisations sociales	56,06 €	Cotisations sociales	37,88 €
Maladie, prestations en nature	14,54 €	Maladie, prestations en nature	9,70 €
Maladie, prestations en espèce	6,36 €	Maladie, prestations en espèce	4,24 €
Vieillesse, invalidité, survivants	21,51 €	Vieillesse, invalidité, survivants	17,27 €
Assurance pension complémentaire	8,48 €	Assurance pension complémentaire	6,67 €
Accident du travail	3,33 €	Accident du travail	0,00 €
Chômage	1,82 €	Chômage	1,21 €
		Impôt sur le revenu	26,51 €
Salaire brut chargé	359,06 €	Salaire net d'impôt	238,61 €
Indemnités de déplacement	1 050,00 €	Indemnités de déplacement	1 050,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois d'activité effective	1 409,06 €	Revenu net d'un conducteur hors périodes de congés payés	1 288,61 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	4 308,66 €	Revenu fixe * 12 mois	2 863,35 €
Indemnités * 11 mois	11 550,00 €	Indemnités * 11 mois	11 550,00 €
Coût annuel	15 858,66 €	Revenu annuel	14 413,35 €

Calcul réel préalable à la fiche de paie

EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire brut fixe déclaré sur 12 mois	303,00 €	Salaire net d'impôt sur 12 mois	238,61 €
Cotisations employeur	56,06 €	Part variable payée au kilomètre (€/km)	0,082 €
Salaire fixe chargé sur 12 mois	359,06 €	Kilométrage mensuel sur 11 mois	12 800 km
Rémunération complémentaire sur laquelle les charges ne sont pas payées	1 050,00 €	Le total obtenu par cette 2nde méthode est très proche du revenu net après impôts, calculé ci-dessus.	
Coût mensuel du salarié pour un mois de pleine activité (11 mois)	1 409,06 €	Revenu net d'impôt du salarié pour un mois de pleine activité (11 mois)	1 288,21 €
Coût mensuel du salarié pendant les périodes d'inactivité (1 mois)	359,06 €	Revenu net d'impôt du salarié pendant les périodes d'inactivité (1 mois)	238,61 €

4. Bibliographie

Cette étude a été réalisée grâce aux entretiens réalisés avec les institutions du TRM bulgares suivantes :

- Ministère des Transports de Bulgarie,
- Agence Administration Automobile,
- Inspection du contrôle routier bulgare,
- La fédération professionnelle de TRM AEBTRI,
- La fédération professionnelle de TRM et de logistique NSBS.

Un grand nombre de documents confidentiels recueillis pendant ces entretiens ont été utilisés pour la rédaction de l'étude.

Les sites web visités pour l'étude du TRM en Bulgarie :

- www.government.bg;
- www.president.bg;
- www.ec.europa.eu;
- www.nsi.bg;
- www.government.bg;
- www.eufunds.bg;
- www.bnb.bg;
- www.mtitc.government.bg;
- www.minfin.bg/en/page/779
- www.ec.europa.eu/eurostat;
- www.optransport.bg;
- www.unece.org;
- www.commons.wikimedia.org;
- www.aebtri.com
- www.stsb.bg
- www.vtu.bg
- www.rta.government.bg
- www.kat.mvr.bg
- www.investbg.government.bg
- www.api.bg
- www.ime.bg
- www.investbg.government.bg
- www.dokkpbdp.mvr.bg/Statistics/default.htm