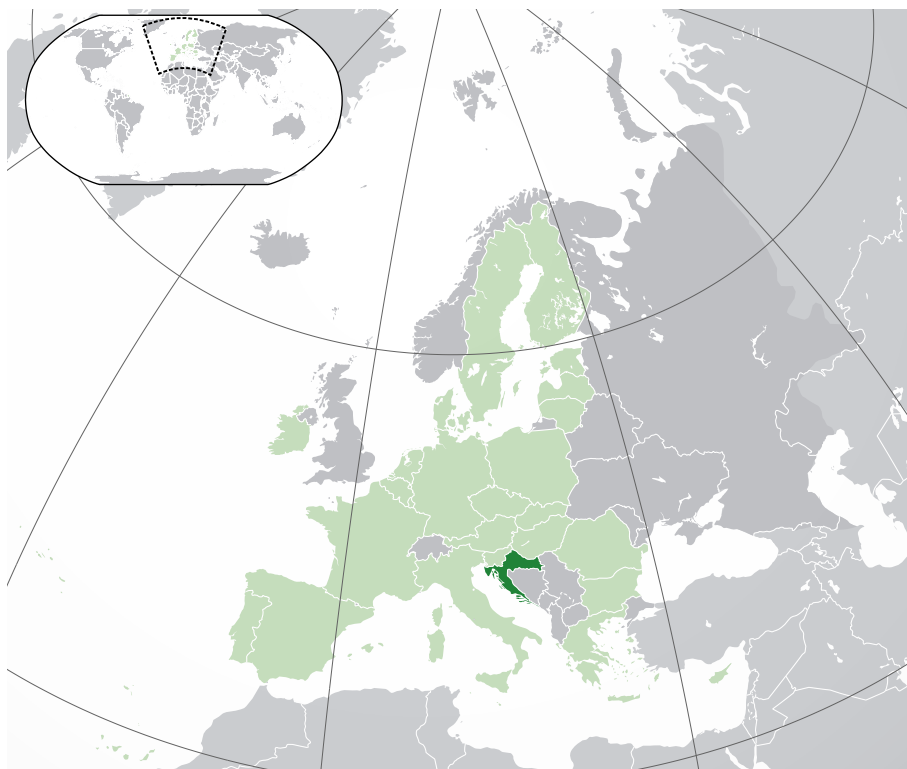


ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises croate en 2020



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Visemont

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises croate

Étude 2020

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

AVERTISSEMENT

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM croate réalisée entre 2017 et 2018, publiée en septembre 2018, cette étude menée en 2020 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2021. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2020.

Il est également important de noter que cette étude a été réalisée pendant la crise sanitaire de la covid. L'analyse devait être axée sur les données antérieures à la covid, soit 2019. Lors des entretiens, les transporteurs croates ont cependant eu du mal à dissocier les données 2020. La crise covid impacte de facto les données de cette étude. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.

Le 12 juillet 2022, le Conseil de l'Union européenne a adopté les derniers actes juridiques validant le passage de la Croatie à l'euro. L'adoption de la monnaie unique par la Croatie Balkans sera donc effective au 1er janvier 2023. Le taux de conversion de la monnaie nationale, le kuna, a été fixé à 7,5345 kunas pour 1 euro.

Le taux de conversion retenu pour l'intégralité de l'étude Croatie 2020 est de 7,50 kunas pour 1 euro.

RESUME

Dernier pays ayant rejoint l'Union européenne en 2013, la Croatie a une économie tournée vers le secteur tertiaire, notamment le tourisme. Ainsi, les échanges commerciaux représentent un volume relativement bas, limitant la taille et l'activité du pavillon du transport routier de marchandises (TRM) croate.

Sur le plan économique, la Croatie a connu des années de croissance élevée, particulièrement soutenue par les investissements réalisés dans le secteur du tourisme et du BTP. Le pays dispose désormais d'infrastructures complètes et en bon état. Elle sert aussi de lien entre l'Union européenne et les autres pays de l'ex-Yougoslavie qui aspirent à une future adhésion à l'Union.

Le TRM croate est à l'image de l'activité manufacturière, dépendant de l'étranger et en mal de croissance. L'international représente deux tiers de l'activité TRM totale. Ses principaux marchés sont l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne. Les entreprises croates du TRM sont souvent de petite taille et sous-traitants des entreprises italiennes ou se positionnent comme dernière maillon d'une chaîne de sous-traitance qui commence en Allemagne, passe par la Slovénie et les grandes entreprises organisatrices de transports en Croatie. En manque de conducteurs, les entreprises croates du TRM se tournent souvent vers les viviers serbe, bosniaque, monténégrin et macédonien pour embaucher.

Cette mise à jour de l'étude sur le TRM croate met en lumière la hausse généralisée des coûts, sauf pour le carburant dans le contexte spécifique de l'année 2020. La productivité des conducteurs semble légèrement fléchir (-3,4 %) tandis que les salaires progressent rapidement, +5,6 % en 2 ans. Le coût total d'un ensemble 40T augmente de 6,4 %, notamment en raison d'une flambée du coût des péages (+39 %), de l'entretien-réparations (+11 %), de l'assurance (+15,5 %) et du coût de détention du véhicule (+15,7 %). La baisse du coût du carburant en 2020 (-14,8 %) vient atténuer le résultat final.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure évalués autour de 7,5 % du coût total, le coût complet monte à 0,81 € au kilomètre en 2020 contre 0,77 € en 2018, mais demeure très bas, confortant la place du pavillon croate dans le classement des pavillons les plus compétitifs en Europe.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| RESUME | 7 |
| SOMMAIRE | 9 |
| 1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON CROATE | 11 |
| 1.1. LA CROATIE EN BREF | 11 |
| 1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES CROATE | 12 |
| POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES | 12 |
| ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 17 |
| LE TRM CROATE EN 2019 - DONNEES CLES | 19 |
| 1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN CROATIE | 22 |
| FORMES D'ENTREPRISES | 22 |
| FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 22 |
| REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 26 |
| 2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL CROATE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL | 31 |
| 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES | 31 |
| MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation | 32 |
| MATERIEL DE TRANSPORT – Financement | 32 |
| CARBURANT | 33 |
| ENTRETIEN & REPARATIONS | 33 |
| PEAGES | 34 |
| ASSURANCES | 34 |
| TAXE A L'ESSIEU | 35 |
| COUTS DE STRUCTURE | 35 |
| 2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE | 35 |
| CONDITIONS D'EMPLOI | 35 |
| RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE | 37 |
| 2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL | 39 |
| 3. BIBLIOGRAPHIE | 41 |

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON CROATE

1.1. LA CROATIE EN BREF

| | |
|--|--|
| Capitale | Zagreb |
| Superficie | 56 594 km ² |
| Population | 4 034 355 habitants |
| Langue(s) officielle(s) de l'UE | Croate |
| Régime politique | République parlementaire |
| Président de la République | Klaus Iohannis |
| Premier ministre | Florin Citu |
| Ministre chargé des transports | Catalin Drula, depuis le 23 décembre 2020 |
| Date d'adhésion à l'UE | 1 ^{er} juillet 2013 |
| Date d'adhésion à l'euro | 1 ^{er} janvier 2023 |
| Sièges au Parlement européen | 12 sièges |
| Commissaire européen | Dubravka Suica, Vice-présidente, Commissaire à la démocratie et à la démographie |
| Croissance PIB réel (%) | + 3,5 % en 2019, -8,1 % en 2020 (Eurostat) |
| Inflation (%) | + 0,0 % (Eurostat, 2020) |
| Taux de chômage (% de la population active) | 7,5 % (Eurostat, fin 2020) |
| Balance commerciale | -8,384 milliards d'euro (2020) |
| Salaire minimum mensuel brut | 4 250 kuna/mois, soit 567 € à compter du 1 ^{er} janvier 2021 |
| Émissions de gaz à effet de serre | 6,0 tonnes/habitant (Eurostat, 2019) |

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES CROATE

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports

La Croatie élabore un plan stratégique de développement des transports en accord avec les projets de développement européens, depuis la demande d'adhésion du pays à l'Union européenne en 2003. Pour atteindre ses objectifs, le pays a bénéficié de l'aide de l'UE à travers des fonds d'aide de préadhésion jusqu'en 2012 et continue à en recevoir à travers le Fonds de cohésion et le Fonds de développement régional. Le Plan de développement stratégique en cours est celui élaboré pour la période 2017-2030 et affiche le cadre suivant pour la réalisation des objectifs en matière de transports :

- coordonner le plan d'investissement national selon celui prévu au niveau européen,
- mener des études d'impact environnemental en amont de futurs aménagements en accord avec les normes et objectifs européens,
- canaliser les aides européennes pour la cohésion des territoires vers des projets réalistes et suffisamment matures, prenant en compte l'évolution des besoins des usagers des transports et l'évolution de la démographie en Croatie.
- optimiser l'utilisation de plus de 10 milliards d'euros de fonds, répartis sur deux décennies, dans les projets d'investissement de transport tous modes et des solutions intermodales.

Les principaux objectifs du plan 2017-2030 sont :

- La modification de la répartition modale des passagers en faveur des transports publics et des modes à émission neutre. Cela inclut l'intégration des offres de transports publics dans le contexte régional local (trams, bus locaux, etc.) à celles d'ordre national (transport ferroviaire et maritime, bus régionaux et de longue distance) ainsi que la promotion de la marche à pied et du vélo.
- La modification de la répartition modale du fret en faveur du transport ferroviaire, maritime et fluvial.
- La modification du système de transport (exploitation, organisation et développement des infrastructure et entretien) selon le principe de durabilité économique.
- La réduction de l'impact du système de transport croate sur l'environnement et le changement climatique.
- L'amélioration de la sécurité dans le système de transport croate.
- L'amélioration de l'interopérabilité du système de transport croate (rail, route, transport maritime, fluvial et aérien).

Dans le détail, le document cite des projets phares tels que :

- Les projets de contournements autoroutiers des centres touristiques en Dalmatie.
- L'augmentation des capacités routières entre Zagreb et Bjelovar et entre Varazdin et Koprivnica/Krapina.

- La construction ou l'allongement des routes nationales et autoroutes jusqu'aux frontières pour améliorer la connexion avec les réseaux des pays frontaliers.
- L'amélioration du corridor du transport ferroviaire de marchandises entre le port de Rijeka et les principaux marchés (la Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Slovaquie, l'Italie et la Serbie).
- La modernisation du réseau ferroviaire autour des plus grandes agglomérations du pays (Zagreb, Rijeka, Split, Varazdin, Osijek).
- L'agrandissement et la promotion de l'aéroport Franjo Tudman de Zagreb afin d'améliorer l'accessibilité internationale de la capitale croate.
- La modernisation de l'aéroport de Dubrovnik et l'amélioration des liaisons aériennes de la Dalmatie du Sud.
- L'adaptation des aéroports aux standards de sécurité de la zone Schengen en vue d'une future adhésion.
- Le soutien du développement et de la compétitivité du port de Rijeka comme principal port maritime croate.
- L'amélioration d'autres modes de transport autour des ports maritimes (fret et passagers) pour mieux les intégrer aux infrastructures portuaires.
- L'adaptation des conditions de navigation fluviale entre Drava et Sava.
- La détermination du rôle du port de Slavonski Brod, qui relie non seulement les territoires intérieurs de la Croatie mais aussi l'arrière-pays de Bosnie et le port de Sisak.

Infrastructures de transport et utilisation

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

| 2019 | Route | Rail | Voies Navigables |
|------------------|-------|-------|------------------|
| Union européenne | 77,4% | 22,6% | 5,6% |
| Croatie | 22,8% | 70,7% | 6,5% |

Source : Eurostat

Plusieurs corridors paneuropéens et leurs ramifications, définis en 1997 lors de la conférence ministérielle européenne d'Helsinki, traversent la Croatie. C'est le cas du corridor qui relie l'Europe centrale et le Proche-Orient, tandis que les ramifications du corridor V liant le nord et le sud de l'Europe, ont comme points terminaux les ports croates. Ces derniers sont traditionnellement utilisés par plusieurs pays européens sans accès à la mer, tels que l'Autriche, la Hongrie, la Slovaquie ou la Tchéquie, ainsi que par la Bosnie-Herzégovine voisine.

Les infrastructures de transport, reliant notamment le littoral à l'intérieur du pays, font l'objet d'une attention particulière pour le pays en raison de sa forme géographique et du découpage de son territoire. La coopération entre la Croatie et la Bosnie-Herzégovine est à cet égard importante dans le domaine des transports, notamment en raison de l'étroitesse de l'accès à la mer de la Bosnie-Herzégovine qui, à Neum, scinde le territoire croate en deux, rendant difficile la connexion de la région côtière de Dubrovnik avec le reste du territoire croate. La construction d'un pont et d'une route traversant la presqu'île de Pelješac permettra très prochainement de rattacher la région de Dubrovnik au reste du pays. Après plusieurs années d'étude, ce projet de construction financé par des fonds de l'Union européenne a démarré en 2018 et sera fonctionnel courant 2022.

Le transport routier est le mode de transport le plus développé du pays et celui qui transporte le plus de voyageurs et de marchandises. Le réseau d'autoroutes est bien développé et facilite les échanges au sein du pays et avec l'étranger. Quelques 1 000 km d'autoroutes ont été construits depuis 2000, notamment sur les tracés des corridors internationaux.

Réseau de transports en Croatie

(Vert foncé : autoroutes à péage ; Rose : voies rapides ; Rouge : routes nationales)



Le réseau ferroviaire croate comporte 2 617 km de voies, soit 1 541 habitants par kilomètre, ratio se situant au même niveau, par exemple, que celui de la Suisse. Cependant, 90 % des voies ferrées sont des lignes à voie unique et seulement 36 % des lignes sont électrifiées. Près de 55 % du réseau est dédié au transport international. Sur ces 2 604 km, seuls 5,4 % sont capables d'atteindre des vitesses comprises entre 141 et 160 km/h, 17 % ont une vitesse maximale supérieure à 100 km/h et 37,5% ont une vitesse maximale inférieure à 60 km/h.

L'État croate ayant concentré l'essentiel de ses efforts sur le réseau routier, le réseau ferré souffre depuis longtemps de sous-investissement et de vieillissement de ses infrastructures. Hormis quelques lignes urbaines, le pays se contente depuis les années 1990 de la fermeture de lignes devenues inutilisables et non rentables et des travaux de maintenance pour éviter la fermeture d'autres lignes plus importantes.

Le réseau ferroviaire croate



Légende (par ordre d'apparition sur la légende d'origine) : Axe principal international, Axe secondaire international, Axe de connexion international, Régional, Local, Axe démantelé, Hors circulation

Source : Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje 2008. do 2012. godine ([Croatian Official Gazette](#)) (Narodne novine 31/2008)

Les ports maritimes sont un élément particulièrement important du réseau de transport. Les principaux ports sont Rijeka ainsi que Ploče, par lequel transite la plupart du transport en provenance de Bosnie-Herzégovine. Les autres ports croates sont avant tout des ports de voyageurs, assurant également les liens entre le continent et les îles.

Les principaux ports en Croatie



Source : <https://blog.dickandboat.com/voyage-croatie-fiche-technique/>

La Croatie dispose de neuf aéroports. L'aéroport principal du pays est celui de la capitale Zagreb tandis que les autres aéroports de Split, Dubrovnik, Zadar de Pula ainsi que ceux situés sur les îles de Krk-Rijeka, Brac et Losinj, sont notamment utilisés pendant la saison touristique estivale. L'aéroport d'Osijek dessert l'arrière-pays croate.

Les aéroports civils en Croatie



Source : <https://blog.clickandboat.com/voyage-croatie-fiche-technique/>

Les voies navigables ont une longueur de 804 km, le trafic international naviguant principalement sur le Danube, avec Vukovar pour port principal, et dans une moindre mesure sur la Drave et la Save. À cet égard, il est à noter que l'axe fluvial du Danube qui borde la Croatie est situé sur le corridor paneuropéen de transport VII. Le projet de construction de canal Danube-Save relierait ces voies navigables à l'horizon 2030.

Infrastructures de transport en Croatie

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Longueur des routes nationales | 6 811 km | 6 843 km | 6 581 km | 6 711 km | 6 723 km | 6 758 km | 6 937 km | 6 969 km | 7 019 km | 7 049 km |
| dont autoroutes | 1 244 km | 1 254 km | 1 254 km | 1 289 km | 1 290 km | 1 310 km | 1 310 km | 1 310 km | 1 310 km | 1 310 km |
| Autres routes départementales et communales | 21 278 km | 21 313 km | 18 855 km | 18 814 km | 18 765 km | 18 638 km | 18 507 km | 18 543 km | 18 362 km | 18 354 km |
| Longueur du réseau ferroviaire | 2 722 km | 2 722 km | 2 722 km | 2 722 km | 2 604 km | 2 604 km | 2 604 km | 2 604 km | 2 604 km | 2 617 km |
| dont réseau électrifié | 984 km | 984 km | 984 km | 985 km | 970 km | 970 km | 970 km | 970 km | 970 km | 970 km |
| Voies navigables | 805 km | 1 017 km | 1 017 km | 1 017 km | 1 017 km | 1 017 km | 1 017 km | 1 017 km | 1 017 km | 1 017 km |

Source : Eurostat

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Acteurs institutionnels

Ministère de la Mer, des Transports et des Infrastructures

Le ministère de la Mer, des Transports et des Infrastructures, notamment le Pôle TRM en son sein, élabore la réglementation nationale et les documents de planification concernant le secteur du TRM. Il met en œuvre la politique de transport du pays.

Ses missions sont diverses :

- Élaborer et mettre en œuvre la politique nationale de la Croatie dans les domaines des transports et des infrastructures.
- Maintenir et développer un système de transport efficace, sûr, compétitif, respectueux de l'environnement et flexible qui offre de vastes opportunités aux utilisateurs.
- Créer un environnement juridique et économique libéralisé du secteur des transports et des infrastructures conformément aux exigences de l'Union européenne.

Direction générale du transport routier, des infrastructures de transport et de l'inspection

La direction générale assure la supervision de l'inspection de l'application des règlements européens et de la réglementation nationale régissant le domaine administratif de la circulation routière, de la sécurité de la circulation routière et du transport des marchandises, y compris les marchandises dangereuses.

Elle prend des mesures pour éliminer les irrégularités et les lacunes identifiées par l'inspection et surveille la mise en œuvre de solutions décidées par les pouvoirs publics.

La direction générale effectue des inspections et supervise l'application des lois suivantes :

- Loi sur les transports routiers (JO 178/2004, 48/2005, 151/2005, 111/2006, 63/2008, 124/2009, 91/2010, 112/10),
- Loi sur les heures de travail, les congés obligatoires pour les travailleurs mobiles et les dispositifs d'enregistrement de la circulation routière (JO 60/2008, 124/2010),
- Loi sur le transport des marchandises dangereuses (OG 79/2007),
- Loi sur la sécurité routière (JO 67/08, 48/10), notamment l'article 4, paragraphe 2 et l'article 281.

Afin d'exercer les activités dans le cadre de l'inspection de la circulation routière et de la sécurité routière, les postes d'inspecteurs de la circulation routière sont organisés au sein des services départementaux.

Organisations professionnelles de TRM

Association du transport routier croate (TRANSPORTKOMERC)

Créée en 1958 et installée à Zagreb, Transportkomerz était la principale association croate intervenant à la fois au sujet du transport routier de marchandises et du transport routier de passagers. Transportkomerc était membre de l'IRU jusqu'en 2019.

En 2019, en raison des problèmes financiers à la suite de la perte de certains de ses principaux membres, Transportkomerc a perdu la représentativité du secteur et a cédé ses activités à la Chambre de commerce croate.

HGK – Chambre de Commerce Croate

Le 28 novembre 2019 la Chambre de commerce croate reprend les activités de Transportkomerc et devient la seule association représentant le secteur du TRM. Elle devient membre de l'IRU dès le début de l'année 2020.

Contacté courant l'été 2020, le HGK était en train de mettre en place son organisation en tant que « association du TRM » et n'a pas souhaité répondre aux questions du CNR. Le CNR rencontrera les responsables de la Chambre à l'occasion d'une future étude sur le TRM croate.

Représentations syndicales

Syndicat des conducteurs croates (Sindikato Hrvatskog Vozaca)

Fondé en 2008, le syndicat des conducteurs croates est membre d'UICR (dont il assure la présidence en 2022) mais pas de l'EFT. Le syndicat a pour mission de représenter les conducteurs routiers dans tous les domaines du TRM. Il assure le lien entre les conducteurs et les employeurs à travers ses représentations au sein même des plus grandes entreprises de TRM croates. Il participe également à des programmes de coopération au niveau européen à travers le projet « Together to the Goal ».

*Structure du TRM sous pavillon croate en 2019***Structure du TRM sous pavillon croate en 2019**

| 2019 | Marchandises transportées | Tonnes-kilomètres réalisées | | Distance moyenne | Véhicules.km réalisés |
|--|---------------------------|-----------------------------|---------------|------------------|--------------------------|
| | milliers de tonnes | millions t.km | % | km | millions de véhicules.km |
| TOTAL | 81 125 | 12 477 | 100,0% | 154 | 824 |
| Transport national | 66 203 | 4 312 | 34,6% | 65 | 335 |
| Transport international | 14 922 | 8 166 | 65,4% | 547 | 489 |
| <i>dont transport international marchandises chargées en Croatie</i> | 5 616 | 2 839 | 22,8% | 506 | 175 |
| <i>dont transport international marchandises déchargées en Croatie</i> | 4 860 | 2 657 | 21,3% | 547 | 159 |
| <i>dont transport international entre pays tiers</i> | 3 537 | 2 409 | 19,3% | 681 | 139 |
| <i>dont cabotage</i> | 909 | 261 | 2,1% | 287 | 16 |

Source : Eurostat

Avec plus de 65 % de l'activité totale, le pavillon croate affiche un taux d'activité internationale parmi les plus élevés d'Europe. En revanche, les distances moyennes de près de 500 km pour l'activité bilatérale et de moins de 700 km pour l'activité entre pays tiers démontrent le caractère régional du TRM croate, la zone de chalandise du pavillon croate étant principalement des pays issus de l'ex-Yougoslavie, l'Italie, l'Autriche et le Sud de l'Allemagne. Avec 2,1 % du total en 2019, le cabotage croate constitue une activité d'appoint.

*Evolution du TRM sous pavillon croate***Evolution du TRM sous pavillon croate en millions de tonnes-kilomètres**

| En millions de t-km | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | TCAM* |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| TOTAL | 9 426 | 8 780 | 8 926 | 8 649 | 9 133 | 9 381 | 10 439 | 11 337 | 11 834 | 12 635 | 12 477 | 2,84% |
| Transport national | 5 125 | 4 547 | 4 375 | 4 145 | 4 284 | 3 931 | 4 055 | 3 986 | 4 199 | 4 235 | 4 312 | -1,71% |
| Transport international | 4 301 | 4 233 | 4 552 | 4 504 | 4 849 | 5 450 | 6 384 | 7 351 | 7 635 | 8 400 | 8 166 | 6,62% |

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

Contrairement à d'autres pavillons de l'Est européen, l'augmentation de l'activité du pavillon croate reste modérée depuis la fin de la crise économique de 2008. Sur les dix dernières années, l'activité internationale affiche tout de même un taux de croissance moyen de 6,62 % (comparable à celui de la Slovénie voisine mais la moitié du taux affiché par le pavillon roumain) tandis que l'activité nationale peine à atteindre son niveau d'avant la crise, avec une baisse moyenne de -1,71 %/an sur la même période.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon croate - total et 3 principaux pays

| En millions de tonnes-kilomètres | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| Cabotage sous pavillon croate | 19 | 52 | 161 | 186 | 261 |
| <i>en Allemagne</i> | 19 | 47 | 111 | 108 | 156 |
| <i>en Italie</i> | | | | 17 | 45 |
| <i>en Autriche</i> | | | 22 | 48 | 39 |
| Part du cabotage dans le transport croate en pourcentage (%) | 0,2 | 0,5 | 1,4 | 1,5 | 2,1 |

Source: Eurostat

Le manque de données sur le cabotage du pavillon croate ne permet pas d'étudier son développement sur le long terme. Selon les transporteurs rencontrés sur place, cette activité serait concentrée en Slovénie, dans le Sud de l'Allemagne et en Italie mais les entreprises ne déclareraient pas leurs opérations en Slovénie comme étant du cabotage en raison de la proximité entre les deux pays et l'ancienne réglementation qui leur permettaient d'y caboter librement sans qu'ils soient obligés de déclarer.

Le cabotage en Croatie

| En millions de tonnes-kilomètres | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Cabotage en Croatie | 3 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | 10 | 17 | 12 |
| Taux de pénétration du cabotage* | 0,06% | 0,04% | 0,02% | 0,02% | 0,07% | 0,03% | 0,02% | 0,18% | 0,24% | 0,40% | 0,28% |
| Part de marché du cabotage** | 0,10% | 0,08% | 0,04% | 0,04% | 0,11% | 0,04% | 0,04% | 0,28% | 0,38% | 0,65% | 0,41% |

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

Source : Eurostat

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

Le cabotage en Croatie est très faible et les volumes affichés par Eurostat sont non significatifs. Nous n'avons pas de données sur le cabotage des pavillons des pays de l'ex-Yougoslavie sur le territoire croate.

Entreprises de TRM

Il y aurait près de 6 000 entreprises de transport routier de marchandises en Croatie, contre moins de 4 000 avant l'entrée du pays dans l'UE.

Parmi ces entreprises, une très grande majorité serait de très petite taille, soit entre 1 et 3 véhicules. En effet, à l'instar des *padroncini* italiens, il existe beaucoup de *conducteurs-patrons* en Croatie. Ceux-ci travaillent généralement comme sous-traitants des grandes sociétés croates ou internationales.

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Croatie

| | 2019 |
|---|--------------|
| Nombre d'entreprises | 5 868 |
| Nombre de personnes employées | 25 890 |
| Nombre de salariés | 22 227 |
| Chiffre d'affaires | 1 814 198 k€ |
| Charges | |
| Montant total des achats de biens et services | 1 374 489 k€ |
| dont achat de marchandises | 153 793 k€ |
| dont travail intérimaire ou sous-traitance | 29 k€ |
| Dépenses de personnel | 268 944 k€ |
| dont salaires et assimilés | 234 646 k€ |
| dont charges sociales | 34 298 k€ |
| Excédent brut d'exploitation | 257 110 k€ |

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

Source : Office des statistiques de la République de Croatie

Parc de véhicules

Il existe peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Croatie, les seules étant celles de l'Eurostat. Ainsi, il y aurait près de 13 800 tracteurs routiers pour 15 500 semi-remorques en 2020. Selon ces données, le nombre de véhicules articulés 40 tonnes par entreprise est très faible (compris entre 2 et 3), donnée pourtant compatible avec les témoignages sur place.

| Statistiques sur les véhicules en Croatie | | | | | | | |
|---|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Tracteurs routiers | Total | 9 329 | 10 443 | 11 334 | 12 229 | 12 976 | 13 781 |
| | Moins de 2 ans | 1 353 | 1 735 | 1 866 | 1 941 | 1 936 | nd |
| | De 2 à 5 ans | 1 573 | 1 991 | 2 171 | 2 481 | 2 881 | nd |
| | De 5 à 10 ans | 4 070 | 4 287 | 4 648 | 4 329 | 3 961 | nd |
| | De 10 à 20 ans | 2 238 | 2 325 | 2 531 | 3 339 | 4 003 | nd |
| | Plus de 20 ans | 95 | 105 | 118 | 139 | 195 | nd |
| Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes | Total | 29 473 | 30 229 | 30 993 | 32 126 | 33 173 | nd |
| | Moins de 2 ans | 1 181 | 1 491 | 1 656 | 1 850 | 1 975 | nd |
| | De 2 à 5 ans | 1 394 | 1 469 | 1 442 | 1 646 | 1 979 | nd |
| | De 5 à 10 ans | 7 223 | 6 643 | 6 015 | 5 048 | 3 734 | nd |
| | De 10 à 20 ans | 13 654 | 14 391 | 15 209 | 15 880 | 16 834 | nd |
| | Plus de 20 ans | 6 021 | 6 235 | 6 671 | 7 702 | 8 651 | nd |
| Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes | Total | 107 381 | 116 001 | 125 731 | 137 049 | 147 501 | nd |
| | Moins de 2 ans | 14 680 | 17 223 | 20 016 | 21 035 | 21 191 | nd |
| | De 2 à 5 ans | 10 149 | 13 575 | 15 684 | 19 625 | 22 934 | nd |
| | De 5 à 10 ans | 34 322 | 31 508 | 30 140 | 28 428 | 27 795 | nd |
| | De 10 à 20 ans | 40 031 | 44 652 | 49 483 | 55 404 | 61 765 | nd |
| | Plus de 20 ans | 8 119 | 9 043 | 10 408 | 12 557 | 13 816 | nd |
| Semi-remorques | Total | nd | nd | 12 927 | 13 803 | 14 629 | 15 517 |

nd : non disponible

Source : Eurostat

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

FORMES D'ENTREPRISES

| Formes d'entreprises en Croatie et leurs caractéristiques principales |
|--|
| Sociétés de personnes |
| Commerçant indépendant (Poduzetnik) |
| <p>Nombre de partenaires et d'associés : Uniquement une personne physique seule</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : Responsables pour tous les biens</p> |
| Sociétés de capitaux |
| Société à responsabilité limitée (Društvo s ograničenom odgovornošću ou d.o.o.) |
| <p>Nombre de partenaires et d'associés : Un ou plus</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 20 000 HRK minimum (2 667 €)</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p> |
| Société par actions (Dioničko društvo ou d.d.) |
| <p>Nombre de partenaires et d'associés : un ou plus</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 200 000 EUR minimum (26 667 €)</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p> |
| Partenariat commun ou Société en nom collectif (Javno trgovačko društvo ou j.t.d) |
| <p>Nombre de partenaires et d'associés : de facto au moins 2 partenaires/actionnaires</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : Chaque partenaire a une responsabilité illimitée avec ses propres actifs</p> |
| Partenariat limité ou Société en commandite (Komanditno društvo ou k.d.) |
| <p>Nombre de partenaires et d'associés : de facto au moins 2 partenaires/actionnaires</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : Les partenaires ne sont pas responsables l'un pour l'autre</p> |

Source : Objectif import export

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

En ce qui concerne l'impôt sur les sociétés, il n'y a pas eu de changement notable depuis la dernière version de l'étude sur le TRM croate de 2017. Pour rappel, le taux de l'impôt sur les sociétés en Croatie a été ramené de 20 % en 2017 à 18 % à compter de 2018. Le taux est resté inchangé depuis. Un taux réduit de 10 % s'applique aux petites entreprises (entreprises dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 7,5 millions de HRK, soit 1 000 000 €)

Les petites entreprises (chiffre d'affaires de moins de 7,5 millions de HRK) et les contribuables qui entrent dans le champ d'application du système de comptabilité de caisse peuvent choisir

de payer l'impôt sur le revenu des sociétés sur la base du flux de trésorerie, au lieu du système de la comptabilité d'exercice.

Particularité de la Croatie, seuls 50 % des frais de représentation sont déductibles d'impôt (auparavant 30 %)¹. Également, seuls 50 % des coûts liés aux véhicules de fonction (hors coût de l'assurance et les intérêts) deviennent déductibles d'impôts en 2020 si ceux-ci ne sont pas déclarés comme avantage en nature pour le salarié.

T.V.A.

Les modifications apportées à la loi sur la TVA en 2016 sont entrées en vigueur en trois étapes. La plupart des modifications ont été appliquées dès le 1^{er} janvier 2017, mais d'autres ont été appliquées à partir du 1^{er} janvier 2018 et du 1^{er} janvier 2019.

Le taux de TVA normal reste à 25 % et aucun changement n'est apporté à l'application du taux réduit de 5 % sur les produits de première nécessité tels que le pain, le lait, les livres scolaires, les médicaments et autres équipements médicaux, la presse quotidienne, les billets de cinéma.

Les services de restauration sont dorénavant soumis au taux de 25 % (auparavant 13 %). Un taux de 13 % s'applique aux services d'hébergement (le petit-déjeuner doit être impérativement inclus dans la prestation d'hébergement), à la presse, aux huiles et autres matières grasses d'origine animale ou végétale, aux services d'acheminement d'eau (sauf l'eau vendue en bouteille), à l'électricité, à certaines fournitures agricoles tels que les semences, les pesticides, les engrais, à la collecte des déchets municipaux, aux animaux vivants, aux viandes et poissons, aux fruits et légumes, aux biens d'ordre artistique et intellectuel.

Au 1^{er} janvier 2018, le seuil d'enregistrement de la TVA est passé de 230 000 HRK à 300 000 HRK (soit 40 000 €).

À partir du 1^{er} janvier 2020, le taux général de la TVA devrait passer à 24 %. Cette mesure permettrait d'augmenter le revenu annuel disponible des ménages croates d'environ 872 kunas croates en moyenne (116 €). La mise en place de cette mesure a été retardée sine die en raison de l'éclatement de la crise sanitaire en 2020 qui a causé la baisse des revenus de l'Etat et l'augmentation des dépenses liées à la santé.

¹ http://newsletters.usdbriefs.com/2017/Tax/WTA/170127_2.pdf

Taxe à l'essieu ou Redevance annuelle d'utilisation des voies publiques (Pravilnik o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila)

L'Administration croate a revu de fond en comble la réglementation sur le financement des routes. En effet, une nouvelle « redevance annuelle sur l'utilisation des voies publiques » a été mise en place à compter de 2018 et a remplacé l'ancienne taxe sur les véhicules à moteur qui n'était acquittée qu'une seule fois lors de l'immatriculation du véhicule en question.

La nouvelle redevance est payée localement, soit pendant l'immatriculation du véhicule pour la première année, soit lors du contrôle technique pour les années suivantes. Elle alimente directement le budget des municipalités, selon un tableau qui répartit la collecte entre la commune où se situe le siège de l'entreprise, les villes de plus de 35 000 habitants se trouvant dans la même région que le siège, la région-capitale et la ville de Zagreb.²

Selon la loi, le mode de calcul repose sur un tableau de coefficients par type de véhicule, par nombre d'essieu, par PTAC et par carburant. Ce coefficient est multiplié par une base de calcul dont le montant est actuellement fixé à 215 kunas, soit 28,66 €.

Pour information, le coefficient pour un ensemble routier est de 28,16, soit une redevance annuelle de 6 054,40 kunas ou 807,25 €.

Selon les témoignages et certains journalistes spécialisés, cette redevance serait mal perçue par les entreprises croates. En effet, ces dernières chercheraient une voie de sortie afin d'éviter de payer la redevance qu'elles jugeraient punitive. Étant donné que la redevance du seul tracteur routier est relativement peu élevée, les entreprises croates auraient tendance à immatriculer leurs semi-remorques ou à en louer en Slovénie où le coût annuel ne serait que de 120-150 euros.











Péages – Cestarina

Les autoroutes croates (les sociétés de concessions de HAC et ARZ ont fusionnées en juin 2021) sont soumises au paiement d'un péage en fonction du tronçon de route ou de l'ouvrage d'art utilisé pour le transport.

Les véhicules utilisés dans le cadre du transport routier de marchandises appartiennent à la catégorie IV de la grille tarifaire.

² <https://www.cvh.hr/gradani/propisi-i-upute/pravilnici/zakon-o-cestama/pravilnik-o-naplati-godisnje-naknade-za-uporabu-javnih-cesta-sto-se-placa-pri-registraciji-motornih-i-prikljucnih-vozila/>

Catégories de véhicules utilisées pour le calcul des péages en Croatie

| Skupine vozila | | | | |
|--|---|---|--|---|
| IA | I | II | III | IV |
|   |    |    |      |    |
| | 1,90 | 1,90 | 1,90 | |

Source : <http://hac.hr/en/toll-rates/pricelist>

Autoroutes(A) et voies express(D) soumises à un péage :

- A1 Zagreb - Split - Dubrovnik
- A3 Bregana - Zagreb - Lipovac
- A4 Zagreb - Goričan
- A5 Beli Manastir - Osijek - Bosnie-Herzégovine
- A6 Rijeka - Zagreb
- A7 Rupa - Križišće
- A10 Ploče - frontière de la Bosnie-Herzégovine
- A11 Zagreb - Sisak
- D425 Ploče - Karamatići

Le tunnel de Krk (D102) est désormais gratuit depuis la fusion de HAC et ARZ.

Un appareil de télépéage ETC (Electronic Toll Collection) peut être utilisé pour le paiement des péages.

Il est également possible de payer à l'avance un abonnement pour un tronçon d'autoroute ou d'acheter une carte prépayée, ce qui permet de bénéficier de 30,43 % minimum de réduction sur les autoroutes. Une réduction supplémentaire de 5 % est accordée aux véhicules de classe d'émission Euro 5 ou EEV tandis que les véhicules Euro 6 peuvent bénéficier de 12 % supplémentaires.

A la date de rédaction de l'étude, la redevance de l'autoroute A1 entre Zagreb et Dubrovnik de 482 km était de 800 kunas pour un ensemble 40T (106,67 €, soit 0,22 € le kilomètre). Celle de l'autoroute A3 reliant la Slovénie à la Serbie sur 306 km à travers le nord de la Croatie était de 449 kunas (59,87 €, soit 0,20 € le kilomètre).

L'ensemble des redevances (par autoroute et par tronçon) est disponible sur le site de Hrvatske autoceste, la nouvelle entreprise d'état, gestionnaire de toutes autoroutes croates : <https://www.hac.hr/en/toll/toll-rates>

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Croatie a mis en place un système de droits d'accises, en respectant le minimum communautaire de 33 €/hl.

Le montant actuel des droits d'accises en Croatie s'élève à 40,64 €/hl. Ce montant est converti à la monnaie locale une fois par an par la Commission européenne au moment de la publication de la note annuelle. Sur l'année qui suit, le taux de change retenu n'évolue pas même si la monnaie locale peut perdre de sa valeur sur la même période. Ceci peut parfois créer une situation où un État membre semble ne pas respecter la réglementation en vigueur en raison de la dévaluation de sa monnaie au cours de l'année.

Les transporteurs communautaires exploitant des véhicules de PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes et acquérant du gazole en Croatie, peuvent demander le remboursement d'une partie des droits d'accises depuis le 1er janvier 2019. Ce remboursement n'est pas plafonné en volume. Le montant du remboursement correspond à la différence entre le taux d'accise appliqué au gazole et le taux minimal communautaire applicable au gazole (33 €/hl).

Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel est donc de 33 €/hl.

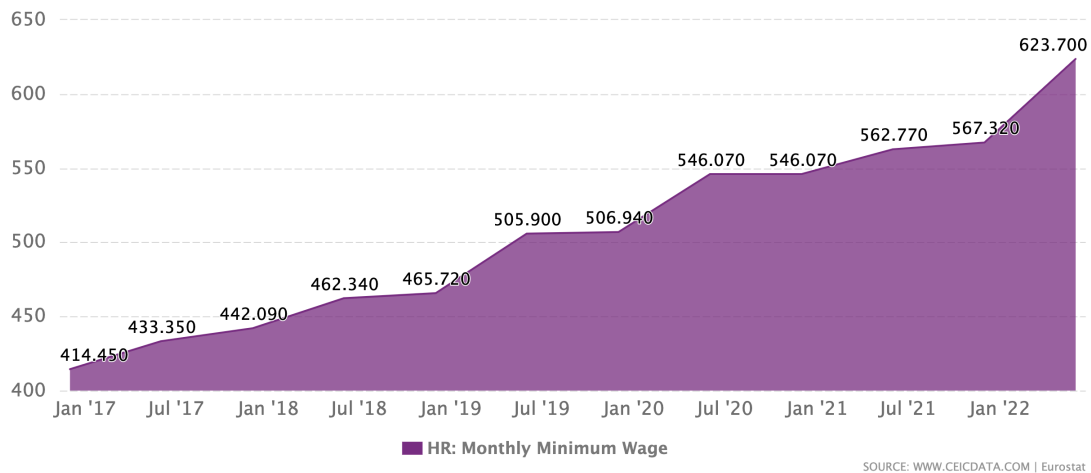
REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

En l'absence de convention collective en vigueur dans le secteur du TRM, les salaires des conducteurs croates doivent de facto respecter le salaire minimum brut interprofessionnel fixé au niveau national.

En 2020, le montant du salaire minimum brut mensuel croate s'élevait à 4 062,51 kunas, soit un peu plus de 533 euros. En 2021, le montant est monté à 4 250,00 kunas (567 euros) avant de recevoir un effort important de plus de 10 % en 2022 pour atteindre 4 687,50 kunas, soit près de 625 euro à compter du 1^{er} janvier 2022.

Evolution du salaire minimum interprofessionnel en Croatie (en euros)



Au moment de l'adhésion de la Croatie dans l'Union européenne, en juillet 2013, le salaire minimum croate se trouvait à près de 373 euros par mois. Ainsi, l'augmentation du salaire minimum croate depuis l'adhésion du pays dans l'UE est de 67 % en moins de 10 ans.

Congés payés et autres spécificités

Le travailleur a droit à un congé annuel d'au moins quatre semaines par année civile. Les travailleurs effectuant des travaux dits dangereux ont droit à cinq semaines de congé annuel au moins.

Il existe 14 jours fériés en Croatie.

Les conducteurs croates ont la possibilité de récupérer le travail effectué les dimanches ou les jours fériés par un autre jour de congé.

Le travail de nuit est compris entre 22 h et 6 h du matin.

En théorie, un employé ne peut pas effectuer plus de 180 heures supplémentaires par an, sauf si cela est mentionné dans la convention collective ou l'accord d'entreprise, mais dans tous les cas, le maximum autorisé est de 250 heures par an.

L'employeur doit demander par écrit à l'employé d'effectuer des heures supplémentaires ou inclure une clause dans son contrat de travail. Si la demande provient de l'employé, l'employeur doit répondre par écrit. Si un employeur demande à un salarié d'effectuer des heures supplémentaires, ce dernier est tenu de respecter la demande de son employeur dans la limite du possible.

Un travailleur à temps plein est autorisé à conclure un contrat de travail avec un autre employeur pour une période maximale de 8 heures par semaine ou de 180 heures par an, uniquement avec le consentement écrit de l'employeur ou des employeurs avec lesquels le travailleur a déjà conclu un contrat de travail.

Indemnités de déplacement (Drevnica)³

Le montant des indemnités de déplacement dépend du pays destinataire et est souvent indiqué en euros. Elles sont comprises, dans les pays européens, entre 30 € et 80 € par jour. Les indemnités de déplacement ne sont soumises ni à l'impôt, ni aux charges. Les montants des indemnités de déplacement sont recensés dans le tableau ci-après.

| Montant des indemnités de déplacement journalières par pays visité - Croatie 2021 | |
|---|---------|
| Pays | Montant |
| Albanie | 30 € |
| Allemagne | 70 € |
| Autriche | 70 € |
| Belgique | 70 € |
| Biélorussie | 50 \$ |
| Bosnie-Herzégovine | 30 € |
| Bulgarie | 40 € |
| Chypre | 60 € |
| Tchéquie | 50 € |
| Danemark | 70 € |
| Espagne | 60 € |
| Estonie | 40 € |
| Finlande | 70 € |
| France | 70 € |
| Grèce | 60 € |
| Hongrie | 50 € |
| Irlande | 70 € |
| Italie | 70 € |
| Lettonie | 40 € |
| Lituanie | 40 € |
| Luxembourg | 80 € |
| Macédoine du Nord | 30 € |
| Malte | 60 € |
| Norvège | 80 € |
| Pays-Bas | 70 € |
| Pologne | 40 € |
| Portugal | 60 € |
| Roumanie | 40 € |
| Serbie | 30 € |
| Slovaquie | 50 € |
| Slovénie | 50 € |
| Suède | 80 € |
| Royaume-Uni | 70 € |
| Turquie | 50 € |
| Autre - Europe | 35 € |

Source : Strucne Informacije 25. Siječnja 2021

³ <https://www.rrif.hr/clanakfull-20761/>

Cotisations sociales en Croatie

| Cotisations sociales applicables au personnel de conduite depuis le 1er janvier 2019, valables en 2020 et 2021 | Employeur | Salarié |
|--|--------------|--------------|
| Contribution santé, maladie, maternité | 16,5% | 0,0% |
| Retraites | 0,0% | 20,0% |
| Chômage | 0,0% | 0,0% |
| Accidents du travail, maladies professionnelles | 0,4% | 0,0% |
| Total | 16,9% | 20,0% |

Source: Cleiss

En cas de pénibilité ou de dangerosité des conditions de travail, l'employeur est assujéti à une cotisation supplémentaire qui est présentée comme « accidents du travail » dans le tableau précédent. Le taux de cotisation varie en fonction de la durée de la période d'assurance majorée pour pénibilité, et selon que le salarié est assuré uniquement dans le cadre du 1er pilier ou également au 2e pilier. Le cas présenté ci-dessus, avec un taux de cotisation de 0,4 %, concerne uniquement les conducteurs routiers et est issu des entretiens avec les responsables d'entreprises croates.

Le régime légal des retraites est structuré autour de 2 piliers principaux. Il existe un 3^{ème} pilier, auquel l'adhésion est volontaire. Tout salarié est obligatoirement affilié au 1^{er} pilier (système par répartition). L'affiliation au 2^{ème} pilier (système par capitalisation) est obligatoire pour les personnes de moins de 40 ans. Les salariés qui étaient âgés de 50 ans ou plus au 1^{er} janvier 2002 sont assurés uniquement dans le cadre du 1^{er} pilier ; ceux qui avaient entre 40 et 50 ans à cette date ont bénéficié de 6 mois pour choisir d'intégrer ou pas le 2^{ème} pilier. Si un salarié est inscrit au 2^{ème} pilier, 5 % du montant de sa cotisation y est transféré. Il n'est possible d'être inscrit qu'auprès d'un seul fonds de pension de 2^{ème} pilier.

Impôt sur les revenus des personnes physiques et la taxe municipale

La réglementation en matière de l'impôt sur le revenu des personnes physiques a été largement réformée courant 2020 afin de simplifier le calcul et la visibilité de l'impôt auprès des institutions étrangères.

Le revenu annuel d'emploi salarié après paiement des cotisations sociales n'est pas imposé à hauteur de 4 000 kunas par mois ou 48 000 kunas par an (près de 533,33 € par mois ou 6 400 € par an). La base d'imposition, soit le revenu salarial annuel au-delà des 48 000 kunas est soumise à un taux d'imposition de 20 %, et ce jusqu'à 360 000 kunas par an. Au-delà de 360 000 kunas par an, le taux d'imposition monte à 30 %.

La prime exceptionnelle généralisée issue d'accords sectoriels ou d'entreprise (type prime de Noël ou prime de vacances) peut être exemptée d'impôt sur le revenu jusqu'à un montant de 3 000 kunas. La « prime de performance », prime individuelle basée sur les résultats d'un salarié, bénéficie d'exemption fiscale jusqu'à 5 000 kunas par an. Pour ces deux cas

d'exemption fiscale, il faut, en amont, l'accord de l'autorité fiscale du lieu où se trouve le siège de l'entreprise. La plupart des entreprises du TRM interrogées n'ayant pas mis en place d'accord d'entreprise de ce type, ces deux cas d'exemption ne sont pas pris en compte dans cette étude.

Les autres revenus (revenus fonciers, autres revenus du patrimoine, dividendes, ...) sont soumis à un taux de 10 % d'impôt sur le revenu dès le premier kuna.

A l'impôt sur le revenu national s'ajoute généralement une surtaxe municipale entre 0 % et 18 %. La municipalité ayant le taux le plus important est la ville de Zagreb. Cette surtaxe s'applique sur le montant de l'impôt sur le revenu précédemment calculé selon la base d'imposition.

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables fin 2020, période de réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM croate à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers roumains.

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises croates de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 12 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

| | Nombre de tracteurs | Nb de semi-remorques | Principaux marchés | Nb de conducteurs | Chiffre d'affaires |
|---------------|---------------------|----------------------|----------------------------|-------------------|--------------------|
| Entreprise 1 | 7 | 9 | UE | 8 | 612 000 € |
| Entreprise 2 | 11 | 9 | UE, I, H, SLO, HR, PL, BiH | 8 | 698 721 € |
| Entreprise 3 | 51 | 62 | DE, FR, ES, PT | 58 | 5 341 209 € |
| Entreprise 4 | 8 | 9 | AT, SRB, HU | 9 | 598 156 € |
| Entreprise 5 | 10 | 10 | DE, NL, B | 11 | 1 186 103 € |
| Entreprise 6 | 11 | 16 | UE | 12 | 1 314 049 € |
| Entreprise 7 | 5 | 5 | SI, HR, SRB, MK | 6 | 444 000 € |
| Entreprise 8 | 16 | 22 | HR, D, I, A, CH | 18 | 1 488 000 € |
| Entreprise 9 | 28 | 34 | RO, BiH, SRB | 28 | 2 653 000 € |
| Entreprise 10 | 1 | 1 | SK, Ukraine | 1 | 100 000 € |
| Entreprise 11 | 40 | 50 | UE, CH, UK | 52 | 5 843 000 € |
| Entreprise 12 | 30 | 35 | IT, AT, DE | 31 | 3 025 000 € |

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international, et la plupart sont sous-traitants ou filiales d'entreprises étrangères souvent originaires de pays de l'ouest de l'UE. Les petites entreprises peuvent être des sous-traitants en cascade d'entreprises étrangères et roumaines de taille plus importante.

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 et retenues.

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

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

En Croatie, les véhicules sont exploités de façon relativement intensive. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 227 et 260 jours avec une concentration autour de 250 jours par an, en augmentation par rapport à 2018 (235 jours).

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 118 500 km et 148 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 133 500 km par an et par véhicule, quasiment stable depuis la dernière étude. La stagnation du kilométrage accompagnée d'une augmentation des jours d'exploitation traduit une légère baisse de la distance moyenne des relations.

La durée de conservation des véhicules demeure stable autour de 7 ans. Néanmoins, il faut noter que certaines grandes sociétés déclarent être en phase de changement de stratégie d'acquisition des véhicules en remplaçant les contrats de crédit-bail classiques par des contrats LLD, sans option d'achat. Ceci leur permettrait de renouveler leur flotte de tracteurs tous les 3 à 5 ans. Les petites entreprises utilisent les véhicules pendant près de 8 ans sur les routes internationales dans l'UE, puis, éventuellement pendant plusieurs années sur les trajets nationaux et vers les ex-républiques yougoslaves avant de les revendre, notamment sur les marchés bosniaque et serbe. Quelques transporteurs croates achèteraient aussi des véhicules d'occasion en provenance d'Allemagne, d'Autriche et d'Italie.

Pour faciliter la comparaison avec d'autres pays, le CNR retiendra un profil moyen à dire d'expert avec une durée de détention des tracteurs routiers de 7 ans, soit 5 ans de crédit-bail et 2 années supplémentaires en pleine propriété.

En ce qui concerne les semi-remorques, la durée de conservation dépasse les 11 ans.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises se situe à 1,19, un chiffre légèrement au-dessus de ce qui a été précédemment observé (1,16).

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

La pratique la plus répandue de financement de véhicules en Croatie est celle de contrats de crédit-bail de 60 mois avec un premier loyer se situant majoritairement à 10 % du prix du véhicule et une option d'achat à 10 % du prix du neuf en fin de contrat.

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs croates se situe à 90 000 €, soit une augmentation de 10 % par rapport au prix moyen observé en 2018. Comme pour le pavillon voisin de Slovénie, le choix de modèles et

de marques onéreux semble indispensable pour offrir un niveau de service élevé auprès des clients étrangers du pavillon slovène. Le renchérissement des véhicules neufs encourage certains petits transporteurs croates à faire appel au marché de l'occasion pour l'achat de tracteurs routiers récents avec un coût moitié moindre que le véhicule neuf mais le phénomène demeure limité.

Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 23 700 €. Le mode de financement est en majorité le crédit-bail de 60 mois avec option d'achat.

Les taux d'intérêt observés sur le marché des contrats de crédit-bail sont de l'ordre de 1,8 % à 2,7 %.

CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2020 est de 0,9277 € par litre à la pompe pour la Croatie, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne. En déduisant le remboursement partiel des droits d'accises en Croatie, le CNR estime le prix moyen du carburant à la pompe à 0,8510 € pour l'année 2020.

Les entreprises croates s'approvisionnent en carburant principalement dans leur pays à hauteur de 60 %, partagé entre la pompe et l'approvisionnement en cuve avec une remise de -3 centimes d'euros. Pour le reste, elles s'approvisionnent en Hongrie à hauteur de 20 %, mais aussi sur les routes européennes (notamment au Luxembourg, cette part sera pondérée à 20 % dans le « panier » d'approvisionnement calculé ci-après) grâce à des contrats avec des distributeurs.

La consommation de carburant est suivie de près par les responsables qui en font le critère principal pour assurer la faible marge d'exploitation. La consommation moyenne est estimée à 28,2 l/100 km, dépendant fortement des pays traversés.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 0,8251€.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le coût de l'entretien-réparations pour le pavillon croate est difficile à évaluer en raison des coûts et pratiques très différents annoncés par les entreprises visitées.

Il oscille entre 2 780 € et 7 000 € par an et par véhicule. Bien qu'importants, les écarts sont souvent justifiés par les politiques très diverses d'achat de véhicules. Pour le profil qui a été retenu, le CNR observe un coût annuel lié à l'entretien-réparations entre 3 400 € pour les entreprises ayant leur propre atelier, jusqu'à 6 000 € pour d'autres. Sans atelier intégré, ce poste de coût est évalué à 5 100 € par an et par ensemble, en hausse par rapport à l'estimation de 4 600 € faite en 2018. Cette situation, retenue dans l'analyse, concerne trois quarts des entreprises interrogées.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 2 000 € et 5 200 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), selon le kilométrage mais aussi selon la politique de renouvellement et/ou de rechapage.

Les calculs internes réalisés par le CNR donnent un résultat moyen de près de 3 235 € par an et par ensemble. À dire d'expert, ce coût moyen semble incompatible avec les réalités du marché, l'intensité d'exploitation des véhicules et le prix du matériel, plutôt homogène sur le marché européen. Ainsi, par souci d'harmonisation avec les autres études et à dire d'expert, le montant annuel de 4 000 € par véhicule sera retenu pour l'ensemble de l'étude. Ce montant s'approche le plus possible des données transmises par les entreprises croates structurées ayant un système de calcul de coûts en interne.

D'après les déclarations des transporteurs croates, tous profils et pratiques confondus, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à près de 4 300 €. Ce coût est donc en progression par rapport à la valeur retenue de 4 000 € en 2018.

Les contrats de pneumatiques proposés par les grandes marques de pneumatiques au coût kilométrique compris entre 5 et 7 centimes d'euro n'ont pas encore fait leur apparition sur le marché croate.

PEAGES

Le coût des péages est en forte augmentation pour les transporteurs croates. Ce poste de coût dépend évidemment des routes empruntées en lien avec la location des principaux clients.

Face à l'envolée du coût des péages, comme dans la plupart des pavillons de l'est de l'Europe, la tendance en Croatie est à la refacturation directe des péages aux clients suivant le trajet choisi et les contraintes de délai imposées.

Le coût annuel des péages se situe dans une fourchette très large allant de 12 500 € jusqu'à plus de 27 000 €.

Pour le profil type retenu, le CNR estime ce poste de coût à 16 700 €, pour un ensemble articulé 40 tonnes réalisant près de 133 500 km par an avec un taux de 90 % sur les autoroutes et routes payantes. En hausse de plus de 39 % par rapport à 2018, ce coût estimé ne comprend pas le coût de l'Eurovignette, dont l'achat n'est pas généralisé chez les transporteurs croates.

ASSURANCES

En 2018, le CNR avait remarqué une tendance à la baisse du coût de l'assurance. Depuis, le poste de coût se serait stabilisé quelques centaines d'euros au-dessus de la moyenne affichée pour 2018. Les montants sont plutôt homogènes et varient légèrement par rapport au taux d'accident des entreprises.

À dire d'expert, le coût annuel de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes est estimé à 3 350 € pour l'année 2020.

TAXE A L'ESSIEU – TAXE SUR LES VEHICULES A MOTEUR

Selon la nouvelle loi sur « la redevance annuelle sur l'utilisation des voies publiques », le mode de calcul de la taxe repose sur un tableau de coefficients par type de véhicule, par nombre d'essieu, par PTAC et par carburant. Ce coefficient est multiplié par une base de calcul dont le montant est actuellement fixé à 215 kunas, soit 28,66 €.

Le coefficient pour un ensemble routier est de 28,16, soit une redevance annuelle de 6 054,40 kunas ou 807,25 €.

COUTS DE STRUCTURE

Les données collectées auprès des entreprises croates ne permettent pas le calcul des coûts de structure.

A dire d'expert, le CNR estime ce poste de coût à 7,5 % du coût total.

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

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

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

CONDITIONS D'EMPLOI

Le CDI est le contrat de travail généralisé dans le secteur. Les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI avec une période d'essai qui ne dépasse que rarement un mois.

Les conducteurs croates ont droit à 4 semaines de congés payés minimum pouvant s'étendre jusqu'à 5 semaines pour certains cas. Les entreprises utilisent l'octroi de jours supplémentaires de congés payés pour fidéliser leurs conducteurs. La plupart des conducteurs déclarent bénéficier de deux à trois jours de congés payés en plus du minimum légal et les utiliser entièrement. Les congés sont pris majoritairement en été, pendant deux à trois semaines entre juillet et août, et le restant pendant les fêtes de fin d'année, à raison d'une dizaine de jours.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 226 jours par an, soit 45 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient entre 9 500 km et 13 000 km par mois, soit entre 104 500 et 143 000 km par an. Pour le profil type, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 124 500 km par an et par véhicule, en baisse de -3,4 % par rapport à la dernière étude.

Pour la plupart des cas, le planning type pour un conducteur croate se composerait d'un retour à la base deux à trois fois par mois. A chaque retour à la base, les conducteurs passent en général 3 à 6 jours chez eux. La durée moyenne observée des tournées internationales est de 13 jours. Les conducteurs croates conduiraient le plus souvent en Italie, en Autriche et en Allemagne.

Les fiches de paie croates ne donnent pas plus d'information sur le détail des heures de travail. En effet, pour la quasi-totalité des conducteurs, la notion du travail est réduite à la seule conduite. Le temps de conduite annuel retenu par le CNR est de 1 960 heures pour le profil type, soit légèrement en dessous du niveau précédemment constaté de 1 980 heures. Les conducteurs croates réaliseraient aussi 5 à 8 heures d'autres travaux par semaine et passeraient 17 nuits par mois en dehors de leur domicile, souvent en cabine, souvent par manque de place dans des établissements équipés de structures d'hébergement en Italie. La notion de temps de disponibilité n'est pas familière et la réglementation sociale européenne reste un texte à apprendre par cœur et à réciter en cas de contrôle.

Il faut noter ici que les transporteurs croates se plaignent de la pénurie de conducteurs et chercheraient à embaucher en priorité des conducteurs bosniaques, serbes et monténégrins pour éviter la barrière de la langue.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs croates affectés à l'activité internationale réalisent, en général, 17 découchers par mois à l'étranger et réalisent des tournées de deux semaines. Le rythme de travail annoncé par certains conducteurs est pourtant très différent. En effet, certains conducteurs croates avaient l'habitude de partir en déplacement pour des durées allant jusqu'à 5 à 6 semaines. Suivant l'adoption de nouvelles réglementations européennes, limitant leurs déplacements à un mois, l'organisation du travail de ces conducteurs a récemment été modifiée. Les entreprises et les conducteurs essaient de trouver un moyen de s'adapter à la nouvelle réglementation et multiplient les profils.

Après l'étude de toutes les possibilités présentées lors des entretiens, le CNR choisit de présenter comme profil type, un conducteur réalisant des tournées de 13 jours, suivies de 4 jours de repos à domicile.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est établi à 1,074.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les salaires des conducteurs croates seraient en augmentation constante depuis plusieurs années à cause de la pénurie de conducteurs, conséquence directe du départ des conducteurs croates à l'étranger, notamment au Benelux et en Allemagne.

Les conducteurs sous contrat croate reçoivent un salaire fixe mensuel au-dessus du salaire minimum, soit de l'ordre de 650 €. Ce montant est parfois complété par des petites primes d'éco-conduite ou des primes de Noël dont le montant mensualisé est proche des 40 €.

Le conducteur croate type reçoit entre 50 € et 70 € d'indemnités de déplacement pour chaque nuit passée à l'étranger (montant valable pour la plupart des pays dans lesquels opèrent les transporteurs croates). Ceci représente 1 190 € de revenu supplémentaire issu des indemnités de déplacement, non chargées et non imposées.

En Croatie, il existe encore des conducteurs qui sont rémunérés au kilomètre. Leur rémunération serait de 15 centimes d'euros avec des primes pour chaque 1 000 km supplémentaires au-delà de 12 000 km de conduite par mois.


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

| Profil type conducteur international - Croatie - 2020 | | | | | |
|--|--|--------------------|--|---------------|--------------------|
| Caractéristiques | <ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à près de 80 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de moyenne distance, notamment en Italie, en Autriche et en Allemagne - Tournées de 13 jours suivies de 4 jours de repos - Congés payés pris systématiquement en totalité. 2 à 3 semaines en été et une dizaine de jours en hiver - Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum national, complété par des indemnités de déplacement et quelques primes d'éco-conduite et de motivation - Rémunération souvent forfaitisée, déconnectée du volume de travail. Les heures de travail ne sont pas comptées. Les fiches de paie ne fournissent pas plus d'information. - Indemnités de déplacement représentatives de la réalité. Elles représentent 17 jours de déplacement par mois, pour 50€ à 70€ par jour suivant le pays de déplacement. | | | | |
| Kilométrage annuel réalisé | 124 500 km | | | | |
| Nombre de jours de travail par an | 226 | | | | |
| Nombre de semaines d'activité par an | 45 | | | | |
| Nombre d'heures de conduite par an | 1 960 | | | | |
| Recomposition du coût d'un conducteur type croate en 2020 | | | | | |
| Reconstitution d'une fiche de paie | | | | | |
| EMPLOYEUR | | | SALARIE | | |
| Salaire Brut | €/mois | 690,00 € | Salaire Brut | €/mois | 690,00 € |
| Salaire brut fixe | €/mois | 650,00 € | Salaire brut fixe | €/mois | 650,00 € |
| Autres primes et bonus (mensualisés) | €/mois | 40,00 € | Autres primes et bonus (mensualisés) | €/mois | 40,00 € |
| Cotisations sociales | 16,90% | 116,61 € | Cotisations sociales | 20,00% | 138,00 € |
| Contribution santé, maladie, maternité | 16,50% | 113,85 € | Contribution santé, maladie, maternité | 0,00% | 0,00 € |
| Retraites | 0,00% | 0,00 € | Retraites | 20,00% | 138,00 € |
| Chômage | 0,00% | 0,00 € | Chômage | 0,00% | 0,00 € |
| Accidents du travail et maladies professionnelles | 0,40% | 2,76 € | Accidents du travail et maladies professionnelles | 0,00% | 0,00 € |
| | | | Salaire après cotisations | | 552,00 € |
| | | | Impôt sur le revenu | | 3,73 € |
| | | | Surtaxe municipale (18%) | | 0,67 € |
| Salaire brut chargé | | 806,61 € | Salaire net après cotisations et impôt | | 548,27 € |
| Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année) | | 1 190,00 € | Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année) | | 1 190,00 € |
| Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité | | 1 996,61 € | Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité | | 1 738,27 € |
| Recomposition du coût annuel d'un conducteur croate en 2020 | | | | | |
| Salaire brut fixe + primes * 12 mois | | 8 280,00 € | Salaire brut fixe + primes * 12 mois | | 8 280,00 € |
| Cotisations employeurs * 12 mois | | 1 399,32 € | Cotisations sociales et impôt * 12 mois | | 1 700,81 € |
| Salaire fixe brut chargé * 12 mois | | 9 679,32 € | Revenu fixe net d'impôt * 12 mois | | 6 579,19 € |
| Indemnités * 11 mois | | 13 090,00 € | Indemnités * 11 mois | | 13 090,00 € |
| Coût total annuel | | 22 769,32 € | Revenu net annuel | | 19 669,19 € |
| Coût horaire de conduite en € | | 11,62 € | Revenu net moyen mensuel | | 1 639,10 € |
| Coût kilométrique en € | | 0,18 € | | | |

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2018 sur le TRM en Croatie, le kilométrage et le nombre d'heures de conduite effectués par un conducteur baissent. Sur la même période, le coût total du conducteur calculé par le CNR augmente de 7,9 %. Le net pour le conducteur passe de 18 638 à 19 669 €, +5,6 % en grande partie dû à l'augmentation du salaire de base et des primes exceptionnelles. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 11,62 €, en augmentation de 9 % par rapport à 2018.

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

| Conditions et coûts d'exploitation, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2020  | | |
|---|----------|------------------------------|
| | unité | Croatie <i>Simulation</i> |
| Kilométrage annuel du véhicule | km | 133 500 |
| Nombre de jours d'exploitation | jours/an | 250 |
| Ratio semi-remorque/tracteur | | 1,19 |
| Coût d'un conducteur | €/an | 22 769 |
| Ratio conducteur/tracteur | | 1,073 |
| Coût annuel de détention et de financement du véhicule | €/an | 14 002 |
| Consommation moyenne aux 100 km | litres | 28,2 |
| coût unitaire du carburant, moyenne 2020 | €/litre | 0,8251 |
| Coût annuel du carburant | €/an | 31 061 |
| Entretien-réparations | €/an | 5 100 |
| Pneumatiques | €/an | 4 300 |
| Péages et vignette | €/an | 16 700 |
| Assurance (véhicule) | €/an | 3 350 |
| Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule | €/an | 807 |
| Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure) | €/an | 99 760 |
| Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel | €/km | 0,75 |
| Coûts de structure | €/an | 8 089 |
| Synthèse - coût de revient complet | €/an | 107 849 |
| Coût complet rapporté au kilométrage annuel | €/km | 0,81 |

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes croate affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,75 € contre 0,705 € en 2018, soit une augmentation de 6,4 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse importante du coût du conducteur (+7,9 %), des péages (+39 %), de l'entretien-réparations (+11 %), de l'assurance (+15,5 %) et du coût de détention du véhicule (+15,7 %). La baisse du coût du carburant (-14,8 %) ne suffit pas à contrebalancer le résultat final. Le kilométrage qui stagne depuis 2018 ne joue pas sur la hausse du coût kilométrique.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 7,5 % du coût total, le coût complet monte à 0,81 € au kilomètre en 2020 contre 0,77 € en 2018.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

Eurostat :

<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

https://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/encyclopedie/view/fiches/Intercommunalite_presentationsynthetiquedelorganisationterritorialedelaCroatie/

Commission européenne :

<https://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016croatiaen.pdf>

Ministère des Finances :

https://www.porezna-uprava.hr/HR_publicacije/Prirucnici_brosure/Automobili_168.pdf

Organisations professionnelles

www.hgk.hr

www.hup.hr

Autres sources :

<https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/croatie/le-risque-pays-commerce>

<https://www.globalvatcompliance.com/globalvatnews/croatia-to-reduce-standard-vat-rate-in-2020/>

<https://www.cvh.hr/gradani/propisi-i-upute/pravilnici/zakon-o-cestama/pravilnik-o-naplati-godisnje-naknade-za-uporabu-javnih-cesta-sto-se-placa-pri-registraciji-motornih-i-prikljucnih-vozila/>

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2015_09_96_1850.html

<https://taxsummaries.pwc.com/croatia/individual/sample-personal-income-tax-calculation>

<http://hac.hr/en/toll-rates/electronic-toll-collection-etc>