



Comité National Routier

# LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LITUANIEN

- Etude -

Edition 2014



[www.europa.eu](http://www.europa.eu)

Cette étude du CNR a été réalisée entre janvier et octobre 2014 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 :**

La monnaie lituanienne, le litas, est lié à l'euro depuis le 2 février 2002 avec une parité fixe de 3,4528 litas pour 1 euro. Cette parité sera utilisée pour les conversions dans la totalité de ce rapport. Le pays a rejoint la zone euro au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

# Sommaire

1.	Présentation de la situation générale de la Lituanie.....	4
1.1.	Cadrage géographique, historique et politique de la Lituanie.....	4
1.1.1.	Contexte géographique .....	4
1.1.2.	Contexte historique .....	4
1.1.3.	Contexte politique .....	5
1.2.	Le cadrage économique.....	6
1.3.	Le secteur des transports en Lituanie.....	10
1.3.1.	Politiques de transport .....	10
1.3.2.	Infrastructures .....	10
1.3.3.	Données de cadrage du TRM en Lituanie, données 2013 .....	15
2.	Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Lituanie .....	23
2.1.	Organisation du secteur.....	23
2.1.1.	Organisations professionnelles.....	23
2.1.2.	Institutions publiques .....	25
2.1.3.	Syndicats de travailleurs .....	25
2.1.4.	Institutions scientifiques et écoles .....	26
2.2.	Aspects administratifs.....	26
2.2.1.	Création d'entreprise et son coût.....	26
2.2.2.	Conditions d'accès à la profession.....	27
2.2.3.	Formation professionnelle des conducteurs .....	28
2.3.	Réglementation sociale.....	29
2.3.1.	Salaires minimum et contrats de travail .....	30
2.3.2.	Cotisations sociales et impôt sur le revenu .....	31
2.3.3.	Sécurité et santé au travail .....	31
2.3.4.	Travail des conducteurs.....	31
2.3.5.	Temps de conduite et pauses .....	32
2.3.6.	Double équipage .....	33
2.3.7.	Frais de déplacement des conducteurs .....	33
2.3.8.	Conventions collectives .....	35

2.4.	Fiscalité générale et spécifique au TRM .....	35
2.4.1.	Fiscalité générale .....	35
2.4.2.	Sécurité sociale .....	36
2.4.3.	Droits d'accises .....	36
2.4.4.	Taxe à l'essieu (taxe sur les véhicules) .....	37
2.4.5.	Taxe routière .....	39
2.4.6.	Vignette .....	40
2.5.	Contrôles et sanctions .....	43
2.5.1.	Organismes de contrôle.....	43
2.5.2.	Contrôles et sanctions .....	43
2.5.3.	Chronotachygraphes .....	44
3.	Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes lituanien à l'international .....	45
3.1.	Méthode et périmètre des entretiens auprès des entreprises et des conducteurs.....	45
3.1.1.	Méthode et périmètre de l'enquête auprès des entreprises du TRM lituanienne.....	45
3.1.2.	Conditions d'exploitation .....	46
3.2.	Conditions d'exploitation des entreprises du TRM.....	49
3.2.1.	Etat du marché du travail .....	50
3.3.	Observation des coûts du personnel de conduite .....	52
3.3.1.	Profil type d'un conducteur lituanien.....	52
3.3.2.	Recomposition du coût d'un conducteur type sur la base des observations effectuées sur place..	53
4.	Bibliographie .....	54

# 1. Présentation de la situation générale de la Lituanie

## 1.1. Cadrage géographique, historique et politique de la Lituanie

<b>Superficie :</b>	65 303 km <sup>2</sup>
<b>Population :</b>	2 939 431 habitants
<b>Densité :</b>	45 hab./km <sup>2</sup>
<b>Capitale :</b>	Vilnius
<b>Longueur de la côte :</b>	90,6 km
<b>Nature du régime :</b>	République parlementaire
<b>Président :</b>	Mme Dalia Grybauskaitė
<b>Premier ministre :</b>	M. Algirdas Butkevicius
<b>Ministre des transports :</b>	M. Rimantas Sinkevicius
<b>Commissaire européen :</b>	M. Vytenis Andriukaitis, commissaire chargé de la santé et de la sécurité alimentaire
<b>Nombre de députés européens :</b>	14 sur 751

### 1.1.1. Contexte géographique

La République de Lituanie se situe au Sud-est de la mer Baltique dans le Nord de l'Union Européenne. Elle partage ses frontières avec la Lettonie au Nord (588 km), la Biélorussie à l'Est (677 km), la Pologne au Sud (104 km) et avec l'enclave russe de Kaliningrad au Sud-Ouest (255 km). Ses côtes, longues de 91 km sur la mer Baltique, se trouvent au large de la Suède.

La Lituanie fait partie de la zone Ouest de la plaine Est-Européenne et elle est largement couverte de forêts (30 % du territoire lituanien) et de terres arables (57 %) largement exploitées.

### 1.1.2. Contexte historique

L'histoire de la Lituanie commence au début des années 1000, la première mention du nom du pays se trouvant dans les annales de Quedlinburg, datant du 9 mars 1009. Le premier Grand-duc de Lituanie, Mindaugas, aurait uni les tribus lituaniennes et fondé le Royaume de Lituanie vers 1240. Cette période est aussi celle de la christianisation de la population suite à la conversion de son élite politique.

Dans le 14<sup>ème</sup> siècle, le Grand-duché de Lituanie s'élargit en occupant les territoires actuels de la Biélorussie, l'Ukraine et la partie occidentale de la Russie. A l'Ouest, l'expansion se poursuit de façon politique lorsque le Grand-duc Jogaila épouse la princesse polonaise Jadvyga avant de devenir le roi de la Pologne et de la Lituanie. Les deux pays fusionnent en 1569 à Lublin afin de pouvoir résister à l'expansion russe. Cette union conduit à une forte acculturation de l'élite politique lituanienne qui adhère à la culture et à la langue polonaise. Le Grand-duché de

Lituanie perd alors peu à peu de son autonomie dans la fédération, jusqu'à être complètement intégré à la Pologne par la Constitution polonaise du 3 mai 1791. Après le partage de la Pologne à la fin du XVIIIe, le pays cesse d'exister politiquement en 1795.

L'actuel territoire de la Lituanie est alors intégré à l'empire russe, jusqu'à son indépendance le 16 février 1918, deux semaines avant la signature du traité de Brest-Litovsk, par lequel la Russie reconnaît la perte des États baltes. Cependant, la guerre russo-polonaise de 1919-1920 lui fait perdre la partie Est de son territoire avec sa capitale historique, Vilnius, qui devient donc une ville polonaise sous le nom de Wilno. De plus, Vilnius avait une forte population polonaise à l'époque, et le maréchal polonais Pilsudski, héros de l'indépendance polonaise de 1918, y était très attaché. C'est Kaunas qui fut la capitale de la Lituanie de 1918 à 1940, date à laquelle les Soviétiques organisent un plébiscite pour savoir si la Lituanie devait être rattachée à l'URSS de Staline. Par un large oui, ce plébiscite aboutit au rattachement à l'Union Soviétique.

La nouvelle république disparaît alors en 1940, avec l'occupation de l'Union soviétique, au début de la Seconde Guerre mondiale et conformément au pacte germano-soviétique d'août 1939. Après une occupation allemande de quatre ans (de juin 1941 à juillet 1944), suffisante pour détruire toute la présence juive du pays, l'une des plus importantes d'Europe, la Lituanie est à nouveau absorbée par l'Union soviétique de 1944 à 1990. Le pays retrouve son indépendance au début des années 1990.

### 1.1.3. Contexte politique

Etat-membre de l'Union européenne depuis le 1<sup>er</sup> mai 2004, la Lituanie est le premier des trois pays baltes à avoir assuré la présidence de l'Union entre le 1<sup>er</sup> juillet 2013 et le 31 décembre 2013.

Actuellement, le pays est dirigé par un gouvernement de coalition de centre gauche mené par le parti social démocrate. Le gouvernement prévoit d'exécuter en priorité des politiques autour de 5 domaines principaux :

- La croissance économique et la baisse du chômage,
- La viabilité des finances publiques,
- L'augmentation de l'efficacité énergétique et sa sûreté,
- L'amélioration de la qualité et l'accessibilité de l'apprentissage des sciences, des services de santé et de la culture,
- Le renforcement des politiques étrangère et de défense de l'Union Européenne.

Le programme gouvernemental de 2012 – 2016 fait une place importante à la réalisation des projets sur la création d'emplois et sur le développement industriel. Le développement régional sera soutenu à travers des projets dans les domaines de l'agriculture et des transports. Les municipalités auront la charge de satisfaire les besoins en services publics et la justice sociale.

La plupart des projets stratégiques seront co-financés par les fonds européens, notamment sur le budget de l'UE de 2014 – 2020. La Lituanie bénéficie de 25 milliards de litas (7,2 milliards d'euros) de fonds de cohésion et de 388 milliards de litas (112,3 milliards d'euros) du fonds de coopération territoriale. Près d'un demi-milliard d'euros sera investi par l'UE pour la fermeture de la centrale nucléaire d'Ignalina. Le Ministère de l'énergie prévoit de soutenir le

développement des sources d'énergies alternatives pour pallier la baisse de la production énergétique suite à la fermeture d'Ignalina.

La Lituanie cherche également à mettre en place des politiques régionales en partenariat avec ses voisins. Cela implique la participation de l'Etat dans des projets développés par ses partenaires mais aussi le soutien du secteur privé dans de tels projets. Actuellement, le pays fait partie du partenariat Est-européen qui vise à améliorer les relations de l'UE avec six pays de l'Est : l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine.

### Plaquette d'information sur le partenariat avec les 6 pays de l'Est

## EASTERN PARTNERSHIP BEYOND VILNIUS

Unique kind of relationship. To support reforms and promote closer political association and economic integration with the EU



## 1.2. Le cadrage économique

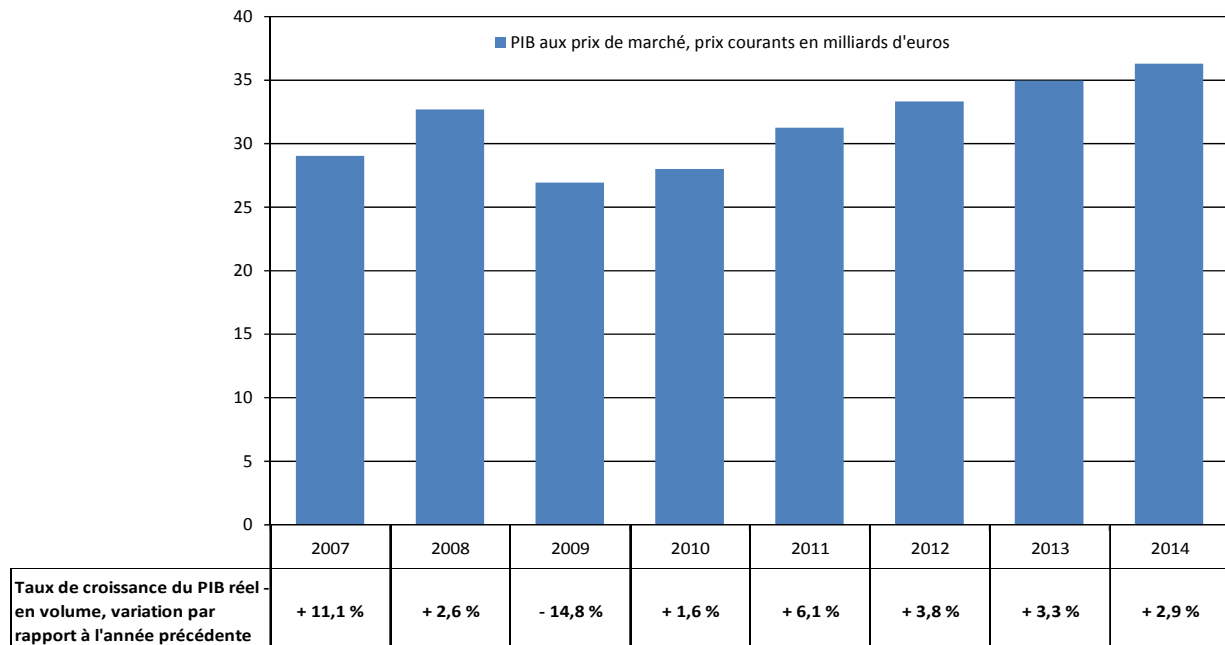
La Lituanie se trouve à l'intersection des routes entre l'Est et l'Ouest de l'Europe. Le pays a gardé, depuis sa fondation, ses territoires de transit entre la mer Baltique et la mer Noire. Il bénéficie d'une population cosmopolite, ayant un bon degré de formation, parlant plusieurs langues et possédant de bonnes compétences professionnelles adaptées aux secteurs économiques stratégiques de la région.

<b>Monnaie :</b>	Litas. Parité fixe du 2 février 2002 au 31 décembre 2014 : 3,4528 litas pour 1 euro Euro depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2015
<b>PIB (valeurs nominales) :</b>	34 631 millions € en 2014
<b>PIB/hab. en SPA :</b>	73 (standard de pouvoir d'achat, base 100 = UE27)
<b>Taux de croissance du PIB :</b>	2,5 % en 2014
<b>Taux d'inflation annuel moyen :</b>	0,2 % en 2014
<b>Taux de chômage :</b>	9,8 % (début 2015)
<b>Salaire minimum :</b>	1 000 litas/mois ou 289 €/mois brut en 2014
<b>Salaire moyen brut (2011) :</b>	2 137 litas/mois ou 619 €/mois brut
<b>Exportations de B&amp;S :</b>	29 667,4 millions € en 2014
<b>Importations de B&amp;S :</b>	29 564,6 millions € en 2014
<b>Solde des échanges extérieurs de biens :</b>	102,8 millions € en 2014

### Indicateurs économiques

Jusqu'en 2008, la Lituanie a eu un taux de croissance du PIB parmi les plus élevés de l'Union Européenne. Il a atteint 7,8 % en 2006, 8,9 % en 2007 et 4,9 % les trois premiers trimestres de l'année 2008. Après une contraction de près de 15 % en 2009 à cause de la crise économique mondiale, le PIB est reparti à la hausse en 2010 avec un taux de 1,4 %.

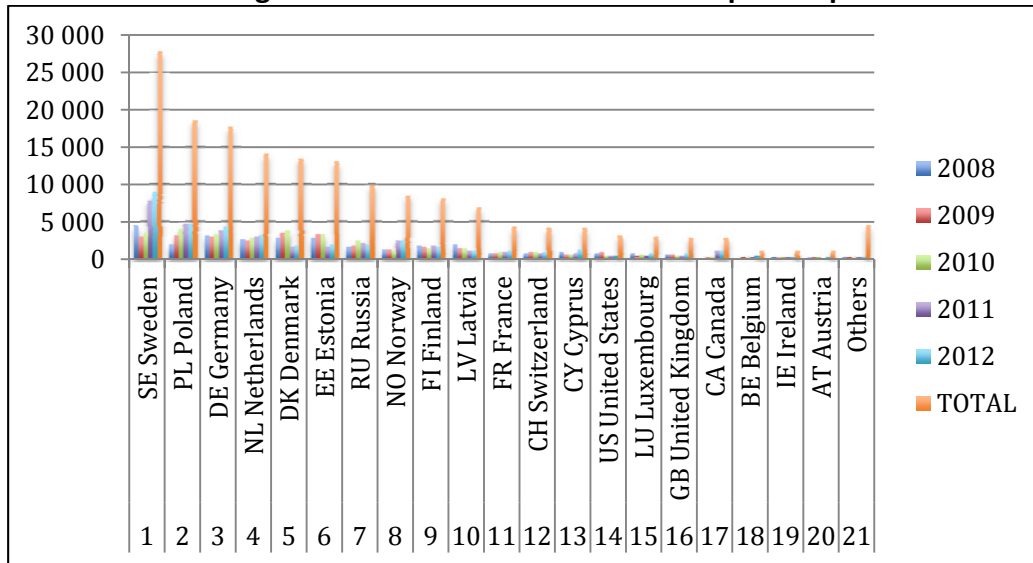
#### Evolution du PIB Lituanien



L'économie lituanienne continue à attirer les investissements étrangers, notamment de la part des pays voisins membres de l'Union Européenne.



### Investissements étrangers en Lituanie en millions de litas pour la période 2008 - 2012



La structure de l'économie lituanienne a rapidement changé depuis l'indépendance du pays en 1990. Depuis cette date, l'agriculture a vu sa part dans l'économie nationale fondre, tandis que le secteur des services, en particulier celui du commerce, des transports, de l'hébergement et de la restauration, s'est développé rapidement.

Structure de la valeur ajoutée nationale selon les secteurs d'activité						
Secteur d'activité	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agriculture, sylviculture and pêche	3,7%	2,8%	3,3%	3,8%	4,0%	3,8%
Industrie lourde	3,9%	4,6%	4,6%	4,2%	4,3%	4,0%
Fabrication manufacturière	17,5%	16,8%	18,9%	20,5%	20,8%	20,6%
Construction	11,2%	6,6%	5,9%	6,5%	6,0%	6,5%
Commerce, transport, hébergement, restauration	28,2%	29,7%	31,2%	31,4%	32,9%	33,2%
Information et communication	3,4%	3,9%	3,6%	3,1%	3,1%	3,1%
Banques et assurances	3,3%	2,2%	2,6%	2,7%	2,2%	2,3%
Immobilier	6,9%	7,3%	6,6%	6,0%	5,7%	5,6%
Activités professionnelles, scientifiques et techniques	5,7%	6,4%	5,8%	5,6%	5,5%	5,6%
Administration publique, défense, éducation, santé publique	14,6%	17,5%	15,6%	14,4%	13,7%	13,4%
Arts, divertissement, réparation de biens ménagers, autres services	1,7%	2,1%	1,9%	1,8%	1,8%	1,8%

Le commerce extérieur joue un rôle important dans l'économie lituanienne. Il est fortement lié aux relations diplomatiques du pays. La Lituanie a des relations commerciales bilatérales bien développées avec les pays membres de l'Union européenne, les pays à l'Est de l'Europe et les

Etats-Unis. Les principaux partenaires commerciaux sont les Pays Baltes, la Suède, le Danemark, la Pologne, la France, l'Allemagne, la Russie et l'Islande.

Les principaux produits exportés sont les produits alimentaires, les animaux vivants et les produits manufacturés et industriels. Parmi les produits industriels exportés, les biens électroniques, les produits chimiques, le bois et le papier sont les plus importants.

### Evolution des exportations de la Lituanie, en millions €

Destination des exportations	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pays membres de l'Union européenne	11 678,85 €	9 247,19 €	11 343,21 €	14 344,33 €	16 323,50 €	17 179,96 €
Pays tiers et autres institutions internationales	7 654,12 €	5 206,28 €	7 421,96 €	9 563,52 €	11 326,16 €	12 691,28 €
<b>Total</b>	<b>19 332,98 €</b>	<b>14 453,47 €</b>	<b>18 765,18 €</b>	<b>23 907,85 €</b>	<b>27 649,65 €</b>	<b>29 871,24 €</b>

Les principaux produits importés par la Lituanie sont les produits énergétiques, tels que le pétrole et le gaz, les produits intermédiaires, les voitures et certains produits alimentaires.

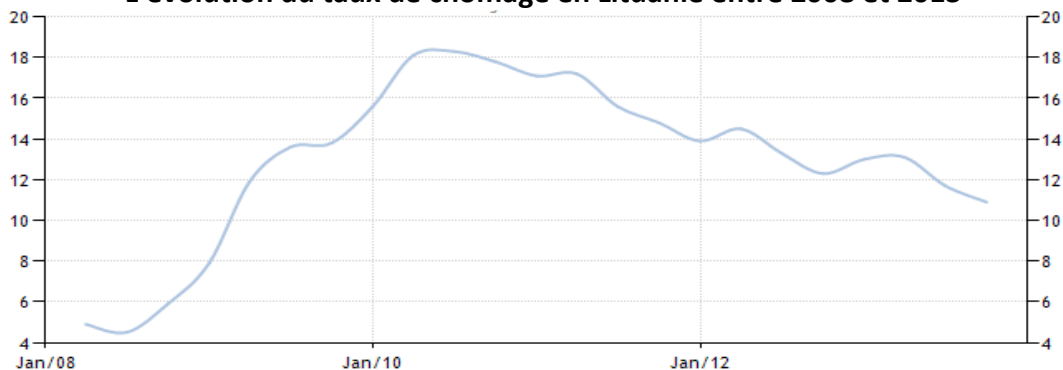
### Evolution des importations de la Lituanie, en millions €

Provenance des importations	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pays membres de l'Union européenne	13 360,04 €	8 859,31 €	11 006,35 €	14 135,63 €	16 046,26 €	17 761,45 €
Pays tiers et autres institutions internationales	9 803,22 €	6 061,66 €	8 298,34 €	10 614,66 €	11 333,63 €	11 888,27 €
<b>Total</b>	<b>23 163,26 €</b>	<b>14 920,97 €</b>	<b>19 304,69 €</b>	<b>24 750,29 €</b>	<b>27 379,89 €</b>	<b>29 649,72 €</b>

### Taux de chômage

Jusqu'à la crise économique de 2008, le taux de chômage en Lituanie avait baissé pour descendre en dessous des 5 %, considéré comme étant le taux de plein emploi. Le taux de chômage est passé de 5 % à plus de 10 % en l'espace de trois mois dès le début de la crise. Puis, il a augmenté à plus de 18 % au début de l'année 2010. Depuis, il est en baisse continue. A la fin de l'année 2014, il est passé sous la barre symbolique des 10 % selon des chiffres encore non confirmés.

L'évolution du taux de chômage en Lituanie entre 2008 et 2013



## 1.3. Le secteur des transports en Lituanie

### 1.3.1. Politiques de transport

La priorité principale annoncée par la Lituanie est de développer les couloirs Nord – Sud et d’Est – Ouest dans sa région. Le développement du couloir de transport Nord – Sud comprend aussi l’achèvement du projet ferroviaire « Rail Baltica », récemment inclus parmi les projets prioritaires de l’Union Européenne.

Le développement de la route terrestre « Via Baltica » et du projet intermodal « Via/Rail Hanseatica » s’inscrit parfaitement dans cet objectif. Ces deux projets permettront d’assurer une interconnectivité terrestre aux systèmes de transport de Centre-nord de l’Europe et ceux de l’Ouest en passant par la Pologne et l’enclave russe de Kaliningrad.

Le développement de l’axe Est-Ouest a pour but d’élargir l’hinterland du port de Klaipeda grâce à des infrastructures logistiques et routières passant par la ville de Kaunas et la capitale lituanienne de Vilnius. Cet axe devrait relier l’Union Européenne à ses voisins de l’Est, voire à des pays d’Asie Centrale.

Pour soutenir la croissance économique et accroître l’importance de la Lituanie dans le commerce européen, ces projets ont été mis en place en partenariat avec l’Union Européenne dès l’adhésion du pays à l’Union en 2004. Ainsi, en 2013, les activités de transports et d’entreposage ont représenté plus de 13 % du PIB lituanien. La mission confiée aux systèmes de transports lituaniens est de garantir une mobilité continue et efficace des personnes et des marchandises afin de maintenir la croissance dynamique de l’économie nationale et d’augmenter la compétitivité du pays sur les marchés internationaux.

Le secteur du TRM exporte ses services plus qu’il n’en importe, versant une contribution importante à la balance commerciale du pays. Le secteur est considéré comme indispensable par l’Etat lituanien qui s’attend à un développement dans les années à venir.

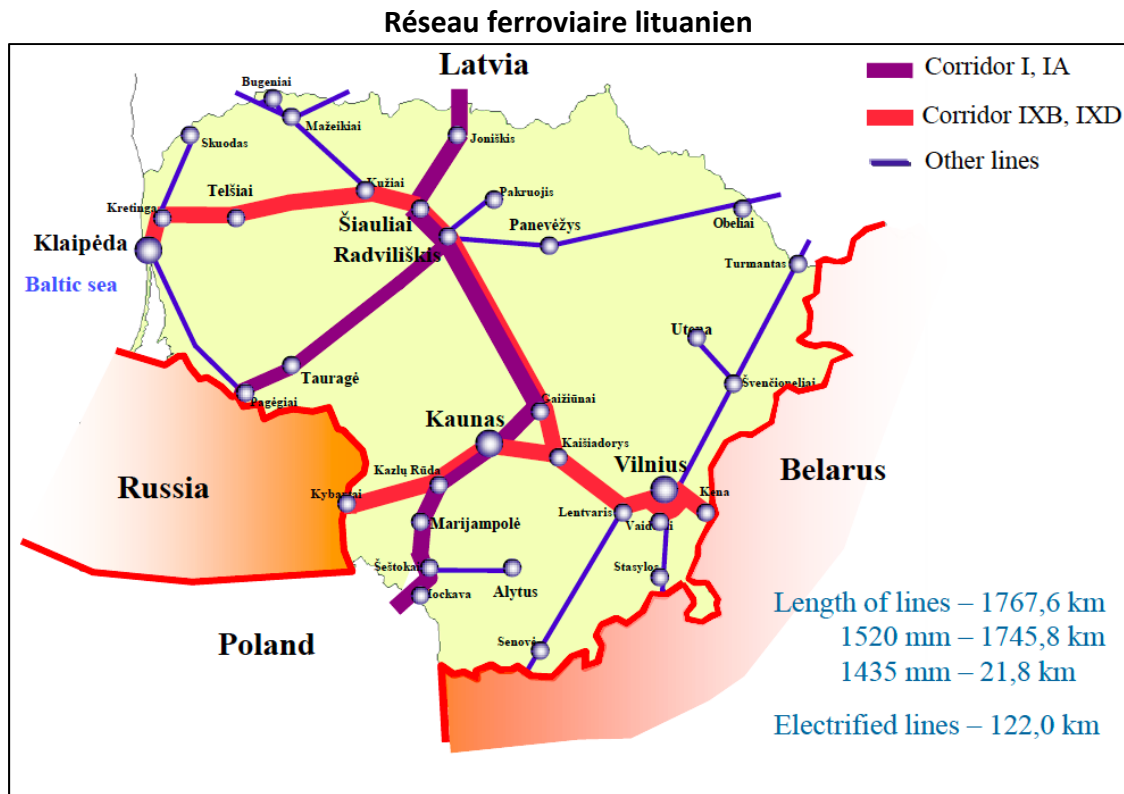
Le « Plan National de Développement des Transport 2014 – 2022 » lituanien fixe les objectifs et définit les stratégies à adopter dans le domaine des transports. D’après ce plan, élaboré en 2012, le secteur des transports « est bénéfique pour l’Etat, la société et l’économie lituaniens ». Le TRM y est considéré dans le cadre d’un ensemble de services de transport et de logistiques. Le plan souligne aussi l’importance de l’intermodalité et des solutions combinées. Le rail et la route devraient donc se compléter pour renforcer la compétitivité de l’économie nationale et répondre aux besoins du marché de la région.

### 1.3.2. Infrastructures

#### **Infrastructures ferroviaires**

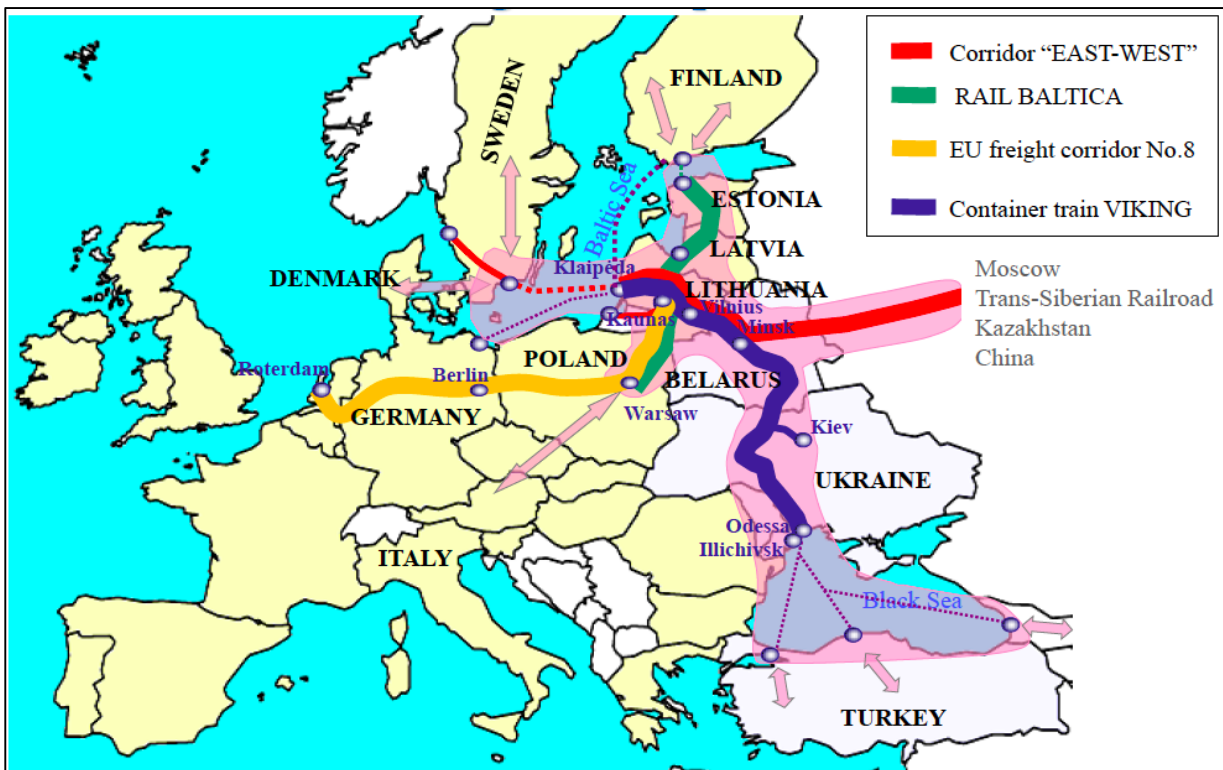
Le projet “Rail Baltica” représente l’essentiel de l’infrastructure ferroviaire en Lituanie. Ce projet relie les pays du Centre-nord de l’Union Européenne avec un écartement des voies de 1 435 mm en passant par les villes de Varsovie, Kaunas, Riga, Tallinn et Helsinki.

La carte présentée ci-dessous montre la partie lituanienne du projet « Rail Baltica » en violet. Le réseau complémentaire national, le couloir Est-Ouest inclus, est représenté par la couleur rouge et les lignes secondaires en bleu.



Source: Ministère des transports et des communications de Lituanie

### Connexions internationales du réseau ferroviaire



Source: Ministère des transports et des communications de Lituanie

## Infrastructures maritimes

Les infrastructures maritimes du pays évoluent en même temps que leur interconnexion avec les infrastructures routière et ferroviaire. Actuellement, le gouvernement lituanien prévoit d'augmenter la profondeur des principaux bassins du port de Klaipeda et de rénover le port Šventoji, dans la Mer Baltique.

Atouts du port de Klaipeda (issus d'une présentation commerciale)<sup>1</sup> :

- Manutention flexible et compétitive,
- Connexion directe aux réseaux ferroviaire et routier,
- Main d'oeuvre qualifiée et des salaires bas,
- Le hinterland le plus grand de la région,
- Une zone franche à proximité,
- Capacité d'accueil des navires :
  - o Cargaison sèche de 100 000 tpi
  - o Tankers de 160 000 tpi
  - o Porte-conteneurs de 6 000 evp

### Principales lignes maritimes du port de Klaipeda (lignes Ro-Ro en marron et de conteneurs en bleu)



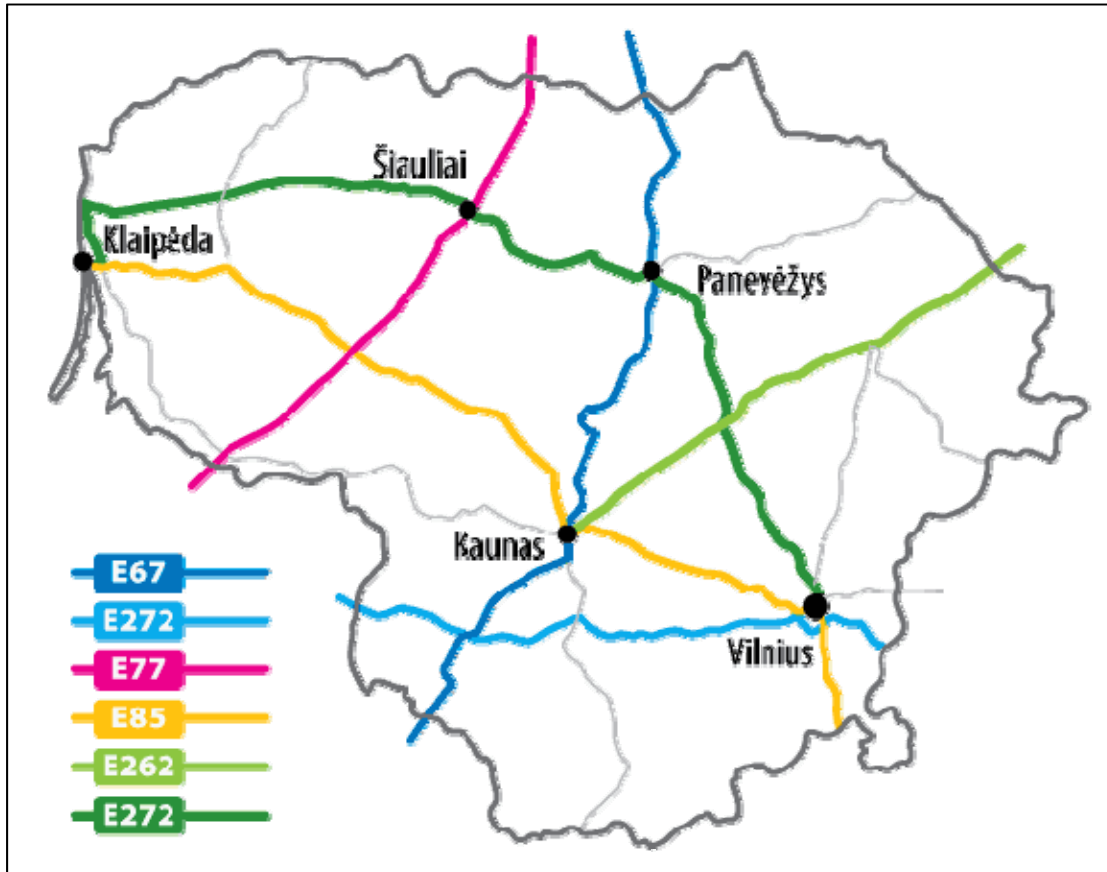
Source: Port de Klaipeda

<sup>1</sup>[http://www.portofklaipeda.lt/uploads/prezentacija\\_port/2014/2014\\_Klaipėdos\\_uostas%20ENG%20portalui.pdf%202014%2002%2018.pdf](http://www.portofklaipeda.lt/uploads/prezentacija_port/2014/2014_Klaipėdos_uostas%20ENG%20portalui.pdf%202014%2002%2018.pdf)

## Infrastructures routières

La localisation géographique de la Lituanie crée des conditions idéales pour faire de ses infrastructures routières un lien entre l'Europe et l'Asie. En effet, il est actuellement possible de rejoindre par la route le Kazakhstan au départ du port de Klaipėda. Les routes de l'Union Européenne et de la Russie se croisent en Lituanie. Ainsi, 80 % des marchandises exportées de l'UE vers la Russie par la route transitent par le territoire lituanien.

Principales routes en Lituanie faisant partie du réseau européen « E »



Infrastructure routière	Longueur
Longueur totale des routes publiques	21 267 km
Routes principales (A)	1 975 km
dont autoroutes	309 km
dont routes de catégorie « E »	1 666 km
Densité du réseau routier	326,5 km par 1000 km <sup>2</sup>

Source: Ministère des transports et des communications de Lituanie

## **Réseau de transport routier sous la dénomination « A »**

La Lituanie a nommé la totalité de son réseau de voies express et d'autoroutes sous la dénomination « A ». Ces routes sont listées dans le tableau suivant :

### **Système de routes de catégorie "A"**

<b>Routes principales (Magistraliniai keliai) et leur longueur</b>		
A1	Vilnius – Kaunas – Klaipėda (autoroute),	311,40 km
A2	Vilnius – Panevėžys,	135,92 km
A3	Vilnius – Medininkai,	33,99 km
A4	Vilnius – Varėna – Druskininkai,	134,46 km
A5	Kaunas – Marijampolė – Kalvarija,	97,06 km
A6	Kaunas – Utena – Zarasai,	185,40 km
A7	Marijampolė – Vilkaviškis – Kybartai,	42,21 km
A8	Panevėžys – Aristava – Sitkūnai,	87,86 km
A9	Panevėžys – Šiauliai,	78,94 km
A10	Panevėžys – Pasvalys – Saločiai,	66,10 km
A11	Šiauliai – Palanga,	146,85 km
A12	Joniškis – Šiauliai – Tauragė – Panemunė,	186,09 km
A13	Klaipėda – Palanga,	45,15 km
A14	Vilnius – Utena,	95,60 km
A15	Vilnius – Šalčininkai,	49,28 km
A16	Vilnius – Prienai – Marijampolė,	137,51 km
A17	Panevėžys (contournement)	22,28 km
A18	Šiauliai (contournement)	17,08 km

Source: Ministère des transports et des communications de Lituanie

Réseau « A » en Lituanie<sup>2</sup>

Source: Ministère des transports et des communications de Lituanie

### 1.3.3. Données de cadrage du TRM en Lituanie, données 2013

Bien que la part modale du rail soit plus importante en Lituanie que dans les principaux pays de l'Ouest, le transport routier y demeure le principal mode de transport et se développe rapidement. Il représente près de 2 tiers de l'activité de transport de marchandises du pays, l'autre tiers étant occupé par le rail.

#### Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2013

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	52 346	26 338	66,4%
Rail	48 028	13 344	33,6%
Voies navigables	36	1	0,0%

Source : Office de Statistiques de Lituanie, LS

<sup>2</sup> [http://www.transp.lt/files/uploads//ES%20parama\\_EN.pdf](http://www.transp.lt/files/uploads//ES%20parama_EN.pdf)



## Activité de TRM

Le transport routier de marchandises est principalement orienté vers l'international. Son activité nationale représente moins de 10 % du total. Dans l'activité internationale, il est important de noter la part très élevée du transport entre pays tiers, une spécificité du pavillon lituanien. Dans le classement européen de cette activité, le pavillon est en deuxième position après le leader polonais.

Les chiffres du transport international englobent la totalité de l'activité du TRM du pavillon lituanien avec les pays de l'Union Européenne et les pays hors UE. Comparativement à la plupart des pays européens, le pavillon lituanien se démarque par l'importance de ses relations avec les pays en dehors de l'Union Européenne, notamment la Russie, la Biélorussie et dans une moindre mesure l'Ukraine et le Kazakhstan.

### Structure du TRM sous pavillon lituanien en 2013 (activité dans le monde entier)

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés**
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>52 346</b>	<b>26 338</b>	<b>100%</b>	<b>503</b>	<b>1 661</b>
Transport national	31 637	2 540	9,6%	80	243
Transport international*	20 708	23 798	90,4%	1 149	1 418
dont transport international marchandises chargées en Lituanie	6 092	6 966	26,4%	1 143	401
dont transport international marchandises déchargées en Lituanie	4 099	4 909	18,6%	1 198	305
dont transport international entre pays tiers	9 416	11 613	44,1%	1 233	687
dont cabotage	1 102	311	1,2%	282	24

Source : Office de Statistiques de Lituanie, LS

\*sur le territoire national et à l'étranger

\*\*chargé

En effet, dans l'activité internationale bilatérale, un tiers des chargements en Lituanie est à destination des pays de l'Est hors UE. Pour les déchargements en Lituanie, 10 % de l'activité est en provenance des pays hors UE. Dans l'activité entre pays tiers, plus d'un quart de l'activité serait concerné par les liaisons entre un pays hors UE et un pays européen autre que la Lituanie, notamment la Pologne, l'Allemagne, la France ou encore la Suède via le port maritime de Klaipeda.

## Evolution du TRM sous pavillon lituanien

millions de t.km

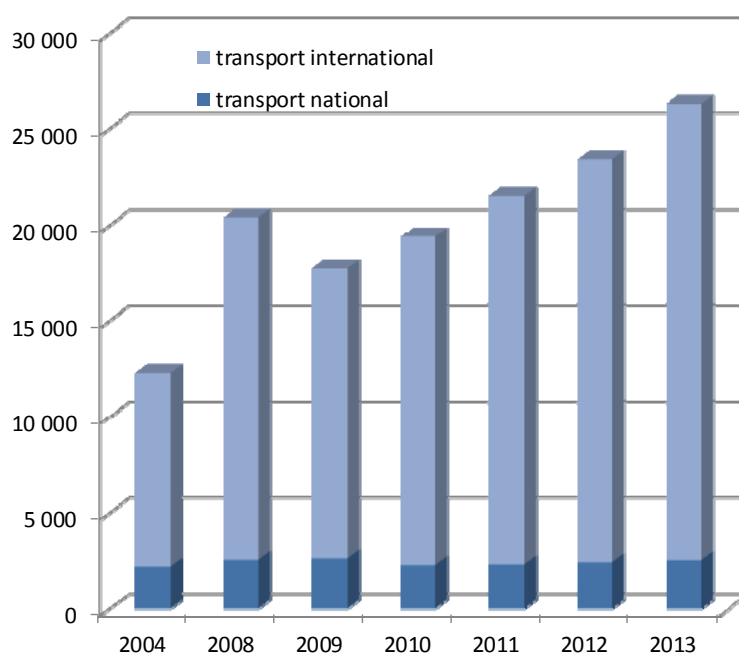
	2004	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>TOTAL</b>	12 279	20 419	17 757	19 398	21 512	23 449	26 338
transport national	2 213	2 560	2 633	2 292	2 320	2 438	2 540
transport international	10 066	17 859	15 124	17 106	19 192	21 011	23 798
dont transport international marchandises chargées en Lituanie	3 676	4 972	4 470	5 294	6 089	6 588	6 966
dont transport international marchandises déchargées en Lituanie	2 980	4 403	3 200	3 597	4 092	4 691	4 909
dont transport international entre pays tiers	3 382	8 409	7 384	8 141	8 929	9 572	11 613
dont cabotage	28	75	70	74	82	160	311

Source : LS

\* sur le territoire national et à l'étranger

En 9 ans, entre l'entrée du pays dans l'UE en 2004 et la date des dernières données disponibles de 2013, l'activité de TRM sous pavillon lituanien a plus que doublé. L'activité nationale du pavillon étant plutôt stagnante (avec un taux de croissance annuel moyen de 1,55 %), c'est l'activité internationale qui se trouve à l'origine de cette croissance avec un taux moyen de 10 % par an.

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



Taux de croissance annuel moyen du transport international : 10,03 %

Taux de croissance annuel moyen du transport national : 1,55 %

Source : LS

Malgré une chute de l'activité internationale très importante en 2009, de l'ordre de 15 % en un an, le pavillon retrouve une croissance positive dès 2010 et dépasse largement son niveau d'avant-crise en 2011.

#### TRM du pavillon lituanien selon la nature du transport, 2013

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km
<b>Total</b>	<b>52 346</b>	<b>26 338</b>	<b>100%</b>	<b>503</b>
<b>Compte propre</b>	<b>15 584</b>	<b>1 349</b>	<b>5%</b>	<b>87</b>
dont transport national	15 055	1 012	4%	67
dont transport international*	529	336	1%	635
dont transport international marchandises chargées en Lituanie	315	178	1%	565
dont transport international marchandises déchargées en Lituanie	214	158	1%	738
dont transport international entre pays tiers	0	0	0%	
dont cabotage	0	0	0%	
<b>Compte d'autrui</b>	<b>36 762</b>	<b>24 990</b>	<b>95%</b>	<b>680</b>
dont transport national	16 582	1 528	6%	92
dont transport international*	20 179	23 462	89%	1 163
dont transport international marchandises chargées en Lituanie	5 777	6 788	26%	1 175
dont transport international marchandises déchargées en Lituanie	3 885	4 750	18%	1 223
dont transport international entre pays tiers	9 416	11 613	44%	1 233
dont cabotage	1 102	311	1%	282

Source: LS

\*sur le territoire national et à l'étranger

**Cabotage**

millions de t.km

	2004	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cabotage du pavillon lituanien	28	75	70	74	82	160	311
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon lituanien	30,8%						
Cabotage en Lituanie	5	5	14	9	7	7	74
Taux de pénétration du cabotage	Non significatif						2,83%

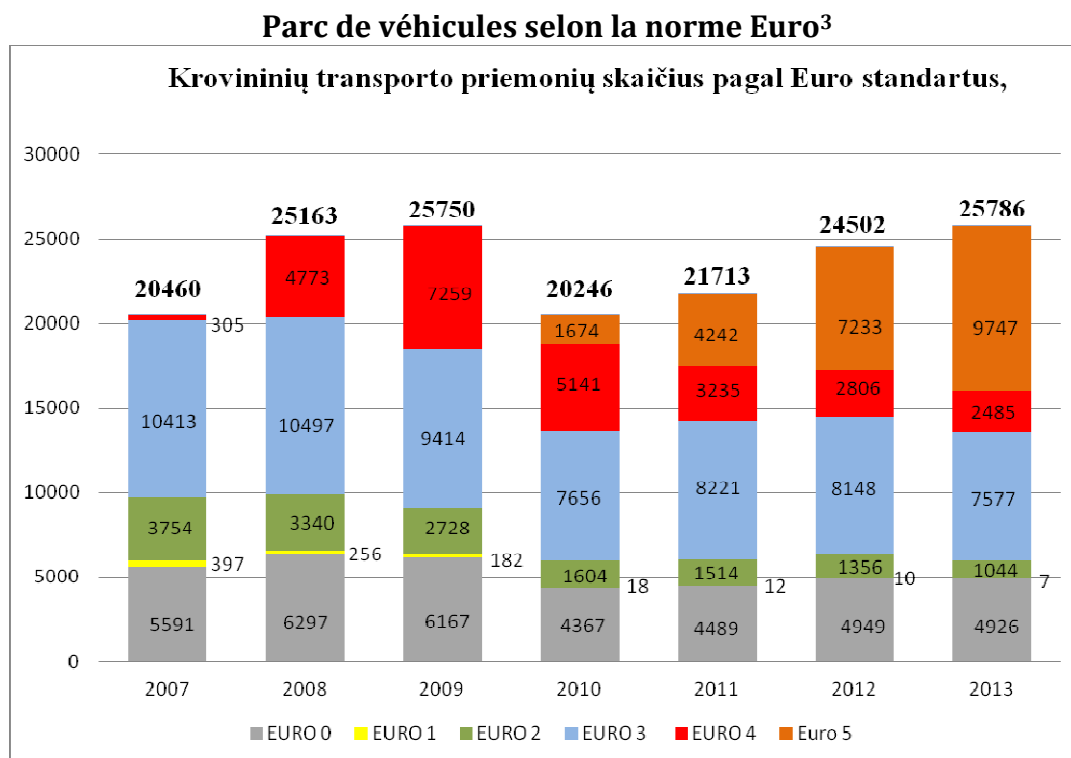
Source: Eurostat

Le cabotage est un marché de niche très peu exploité par le pavillon lituanien. Malgré une croissance importante, cette activité ne pèse pas plus de 1 % de l'activité totale.

**Parc de véhicules**

Concernant le parc de véhicules, les différentes sources donnent des chiffres contradictoires. Les données de l'Eurostat, généralement utilisées comme source pour les études pays du CNR, reflètent mal la taille du pavillon lituanien. Deux autres sources, l'Institut de statistiques de Lituanie (LS) et le service économique du Ministère des transports et des communications semblent plus compatibles avec l'activité.

Selon, le Ministère, il y aurait, en 2012, 25 786 véhicules à moteur (tracteurs routiers et porteurs) en circulation. Le graphique suivant les classe selon leur norme Euro.



<sup>3</sup> [http://www.sumin.lt/lt/es\\_parama\\_2007\\_2013\\_daugiau/115](http://www.sumin.lt/lt/es_parama_2007_2013_daugiau/115)

Le tableau suivant issu des données officielles de l'Eurostat concerne la totalité du parc de véhicules en Lituanie et semble surestimer la taille du parc.

#### Parc lituanien de véhicules selon Eurostat

	2007	2008	2009	2010	2011
Porteurs	126 507	128 733	126 519	113 113	113 452
Tracteurs routiers	21 076	21 375	19 806	20 808	23 327
Remorques	18 162	20 379	20 036	20 400	20 905
Semi-remorques	21 598	22 518	21 734	23 819	26 678

Source: Eurostat

L'Institut de statistiques dénombre 27 132 véhicules à moteur en 2012 se rapprochant des chiffres du ministère.

#### Parc de véhicules selon l'Institut de statistiques lituanien

	2009	2010	2011	2012
Porteurs	10 109	9 184	9 686	9 503
Tracteurs routiers	12 997	13 824	16 535	17 629
Remorques	5 652	4 783	5 237	5 080
Semi-remorques	12 589	13 261	15 118	16 114

Source: LS

#### TRM en Lituanie par PTAC du véhicule, 2013

	Tonnes.kilomètres réalisées		Véhicules.kilomètres réalisés	
	millions t.km	%	millions km	%
<b>TOTAL</b>	<b>26 338</b>	<b>100%</b>	<b>1 661</b>	<b>100%</b>
<b>PTAC de 10T ou moins</b>	65	0,2%	23	1,4%
<b>PTAC de 10,1T à 20T</b>	1 750	6,6%	226	13,6%
<b>PTAC de 20,1T à 30T</b>	1 809	6,9%	138	8,3%
<b>PTAC de 30,1T à 40T</b>	20 588	78,2%	1 161	69,9%
<b>PTAC de plus de 40T</b>	2 125	8,1%	113	6,8%

Source: LS

## **Entreprises de TRM**

Selon les dernières données disponibles de l'Institut de statistiques, il y aurait en Lituanie près de 4 000 entreprises de transport. Le nombre d'entreprises est stable depuis 2009 tandis que le nombre de véhicules augmente de 4 000 unités sur la même période. Les entreprises de TRM lituaniennes grandissent. Le nombre d'entreprises ayant un seul véhicule baisse au profit des entreprises de taille moyenne et grande. Le nombre d'entreprises exploitant 50 véhicules et plus augmente de 40 % en 3 ans.

### **Entreprises de TRM par nombre de véhicules**

	2004	2008	2009	2010	2011	2012
<b>TOTAL</b>	<b>2 651</b>	<b>3 636</b>	<b>4 019</b>	<b>3 834</b>	<b>3 873</b>	<b>3 868</b>
dont						
exploitant 1 véhicule	1 187	1 412	1 869	1 747	1 628	1 663
exploitant 2 à 5 véhicules	761	1 127	1 194	1 132	1 186	1 152
exploitant 6 à 9 véhicules	297	438	382	382	425	414
exploitant 10 à 19 véhicules	241	357	308	310	332	327
exploitant 20 à 49 véhicules	129	222	202	190	213	222
exploitant 50 véhicules ou plus	36	80	64	73	89	90

Source : LS

### **Nombre d'entreprises de TRM par classe d'effectif**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>TOTAL</b>	<b>2 651</b>	<b>3 107</b>	<b>3 225</b>	<b>3 568</b>	<b>3 636</b>	<b>4 019</b>	<b>3 834</b>	<b>3 873</b>
dont								
classe d'effectif de 1 à 5 employés	1 764	1 902	1 880	1 969	1 945	2 541	2 470	2 344
classe d'effectif de 6 à 9 employés	326	432	491	595	614	561	531	587
classe d'effectif de 10 à 19 employés	287	404	437	498	552	466	425	481
classe d'effectif de 20 à 49 employés	193	259	289	361	358	302	284	314
classe d'effectif de 50 emp. et plus	90	110	128	145	167	149	124	147

Source : LS

L'effectif des entreprises, qui a enregistré une baisse conséquente entre 2008 et 2009, évolue peu depuis. Selon les responsables rencontrés en Lituanie, le nombre de salariés serait constant, autour de 40 000 personnes en 2012 et en 2013. Ceci serait en accord avec les priorités annoncées par secteur, l'efficacité et la compétitivité du pavillon, qui se traduiraient par la suppression des postes administratifs au profit de postes de conducteurs. En revanche, le secteur ferait actuellement face à une pénurie de conducteurs.

**Effectif des entreprises de TRM selon la taille de l'entreprise**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Effectif total (salariés)</b>	25 736	29 517	33 590	40 111	44 321	39 525	35 800	39 429
dont								
classe d'effectif de 1 à 5 salariés	3 796	3 862	3 555	4 014	4 544	4 946	4 489	4 452
classe d'effectif de 6 à 9 salariés	2 611	3 422	3 543	4 308	4 428	4 074	3 787	4 262
classe d'effectif de 10 à 19 salariés	3 994	4 958	5 813	6 585	7 271	6 193	5 612	6 407
classe d'effectif de 20 à 49 salariés	6 236	7 240	8 547	10 865	10 837	9 389	8 693	9 608
classe d'effectif de 50 salariés et plus	9 099	10 035	12 132	14 339	17 241	14 923	12 949	15 725

Source: Eurostat

**Répartition de l'effectif des entreprises de TRM selon la taille de l'entreprise, en %**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Effectif total (salariés)</b>	<b>25 736</b>	<b>29 517</b>	<b>33 590</b>	<b>40 111</b>	<b>44 321</b>	<b>39 525</b>	<b>35 800</b>	<b>39 429</b>
dont								
classe d'effectif de 1 à 5 salariés	14,7%	13,1%	10,6%	10,0%	10,3%	12,5%	12,5%	11,3%
classe d'effectif de 6 à 9 salariés	10,1%	11,6%	10,5%	10,7%	10,0%	10,3%	10,6%	10,8%
classe d'effectif de 10 à 19 salariés	15,5%	16,8%	17,3%	16,4%	16,4%	15,7%	15,7%	16,2%
classe d'effectif de 20 à 49 salariés	24,2%	24,5%	25,4%	27,1%	24,5%	23,8%	24,3%	24,4%
classe d'effectif de 50 salariés et plus	35,4%	34,0%	36,1%	35,7%	38,9%	37,8%	36,2%	39,9%

Source: Eurostat

**Chiffres clés sur le secteur du TRM en Lituanie, 2011**

Nombre d'entreprises	4 192
CA – millions €	2 716
EBE	336
Coûts du personnel salarié – millions €	276
dont salaires et traitements - millions € (a)	226
dont charges sociales - millions € (b)	50
Taux de charges patronales apparent (b/a)	22,1%
Nombre de personnes occupées	44 123
dont personnes occupées non-rémunérées	1 082
dont salariés	43 041
part des salariés dans l'effectif total	98%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	10,5
Coût moyen du personnel salarié en €	6 422
Valeur Ajoutée par salarié en €	14 200
CA par personne occupée en €	61 564
Investissement par personne occupée en €	12 400
Taux d'investissement (Investissement/CA)	20,1%

Source : Eurostat

## 2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Lituanie

### 2.1. Organisation du secteur

#### 2.1.1. Organisations professionnelles

##### **LINAVA, l'association lituanienne des transporteurs routiers nationaux**

Fondée en 1991, suite à l'indépendance du pays, elle regroupait à l'époque les 84 entreprises de transport publiques et privées. Depuis, le nombre d'adhérents a beaucoup augmenté. Actuellement, près de 1 000 entreprises de transport routier représentant une flotte totale de 20 000 de véhicules utilitaires et de 3 000 bus sont membres de LINAVA. Son siège se trouve à Vilnius et l'organisation bénéficie d'une présence régionale importante à travers le pays ainsi que d'un bureau à Moscou, en Russie.

LINAVA est membre actif de l'IRU depuis 1992. Les opérateurs de transport routier de passagers et de marchandises sont représentés par leur conseil respectif au sein de l'organisation.

LINAVA a aussi une activité de lobbying dans le domaine des assurances de véhicules et de la réglementation nationale touchant le secteur du TRM. La mission principale de LINAVA est de représenter l'intégralité du secteur du transport routier et protéger les intérêts des transporteurs lituaniens au niveau national et international.

L'association assiste ses adhérents dans les domaines suivants<sup>4</sup> :

- Récupération de la TVA étrangère,
- Délivrance de visas aux conducteurs,
- Négociations des contrats d'assurance,
- Mises à jour continues des fiches d'information sur la réglementation russe ou biélorusse,
- Affaires juridiques en Russie,
- Contrats avec les fournisseurs de services et de carburant (Statoil).

---

<sup>4</sup> <http://www.linava.lt>



### **LSMCA, l'association des transporteurs routiers lituaniens de petite et moyenne taille**

Fondée en 2004, l'association a pour objectif le rééquilibrage des relations commerciales entre les grands acteurs du secteur du TRM et les entreprises de petite et moyenne taille. En 2013, l'association comptait 24 membres.

La LSMCA collabore avec le gouvernement lituanien et les institutions de contrôle pour fournir un environnement économique plus favorable aux petites entreprises qui manquent surtout de soutien financier.

L'association déclare coopérer avec la LINAFA dans le domaine économique afin de soutenir la représentation des petites entreprises en son sein. Les deux associations mènent des projets communs pour l'achat de carburant collectif et pour baisser le coût des télécommunications des entreprises.

### **Association « Lietuvos Keliai »<sup>5</sup>**

C'est une union indépendante regroupant des grandes sociétés anonymes de transport et de construction et des organisations scientifiques. L'activité principale de l'union concerne la construction des routes et des ouvrages d'art pour soutenir le secteur du TRM dans le pays. Les membres de l'association réalisent des travaux publics dont le coût annuel s'élève à 900 millions Lt (260 millions d'euros).

### **LINEKA, l'association lituanienne des transitaires et des opérateurs logistiques<sup>6</sup>**

La LINEKA regroupe 60 entreprises lituaniennes ayant des activités de transitaire, de logistique ou de support technique. Elle est membre de la FIATA (Fédération internationale des associations des transitaires et assimilés). L'association cherche à développer les relations entre les transitaires et les organisations logistiques sur les marchés étrangers. Elle participe également à la formation des spécialistes et vise notamment l'amélioration de la qualité des services dans le secteur.

### **Association "Transeksta"<sup>7</sup>**

Cette association regroupe les 10 sociétés ayant des centres d'inspection des véhicules à travers le pays. Au total, 70 centres sont implantés dans le pays, tous à moins de 30 km de distance d'un éventuel transporteur. Les adhérents de l'association emploient au total 290 salariés.

---

<sup>5</sup> <http://lietuvoskeliai.lt>

<sup>6</sup> <http://www.lineka.lt/en/bendradarbiavimas>

<sup>7</sup> <http://www.vta.lt>

## 2.1.2. Institutions publiques

### **Administration Routière Lituanienne<sup>8</sup>**

C'est une institution sous le ministère du transport et des communications. Elle est chargée de mettre en place des politiques pour la sécurité routière, la maintenance et le développement des routes lituaniennes. L'organisation est responsable des projets de construction des routes et autoroutes et des ouvrages d'art.

### **Inspection Générale du Transport Routier<sup>9</sup>**

C'est une entité publique du Ministère des transports et des télécommunications, budgétairement autonome. Elle fournit les licences nationales et internationales aux entreprises de transport routier. Elle est responsable des licences européennes pour le transport routier de marchandises, elle contrôle les transporteurs de passagers et gère les gares routières dans le pays. Elle s'occupe également de la mise en place des accords bilatéraux, hors européens.

Elle est aussi chargée d'organiser les examens et de fournir les attestations de capacité professionnelle et de transport de matières dangereuses.

## 2.1.3. Syndicats de travailleurs

Des syndicats de travailleurs du secteur du transport routier existent mais ne bénéficient pas d'un nombre important d'adhérents. Ils représentent plus généralement les travailleurs du secteur public et une petite partie des conducteurs du secteur privé. Le plus important est le **Forum** (Syndicat lituanien des employés des transports).

Dans le cadre du dialogue social, le Forum collabore avec la LINAFA. Elle est aussi en contact direct avec les syndicats d'autres secteurs ayant des activités de transport pour compte propre. Le Forum critique souvent négativement la LINAFA qu'il juge responsable de l'inexistence d'une convention collective dans le secteur. Il appelle d'ailleurs les pouvoirs publics à adopter des mesures contre le secteur privé qui accumule des retards dans les négociations sociales, notamment sur le sujet de la convention collective.

Le Forum a récemment beaucoup travaillé pour la baisse de la TVA de 21 % à 9 % pour les entreprises de transport public, en vigueur depuis le 1er janvier 2013.

---

<sup>8</sup> <http://www.lakd.lt/>

<sup>9</sup> <http://www.vkti.gov.lt>

### 2.1.4. Institutions scientifiques et écoles

Les principales écoles qui forment les personnes qualifiées pour le secteur des transports sont :

- L'Université technique de Gediminas, Vilnius.
- La Faculté de l'ingénierie des transports à l'Université de Technologie de Kaunas.
- Le Département des transports de la faculté de la mécanique et de la mécatronique de l'Université de Technologie de Kaunas.

La demande en personnes qualifiées dans le secteur du transport s'est envolée suite à l'adhésion de la Lituanie à l'Union Européenne en 2004. Les dernières technologies dans le domaine des transports doivent ainsi être implantées à l'aide des cadres compétents dans le secteur. Les institutions européennes promeuvent l'intermodalité, les solutions modernes demandant un certain nombre de techniciens qualifiés.

Le partenariat de l'Université de Technologie de Kaunas avec les principaux acteurs du secteur comme la LINAVAL, la LINEKA ou encore la société nationale des chemins de fer Lithuanian Railways se développe depuis plusieurs années.

## 2.2. Aspects administratifs

Selon l'étude "Doing Business 2014" de la Banque Mondiale :

- La Lituanie fait partie du peu de pays ayant amélioré les conditions juridiques et économiques pour développer les affaires en 2014. Le pays est passé de la 25<sup>ème</sup> à la 17<sup>ème</sup> position dans le classement mondial pour la facilité d'entreprendre. Il est passé devant ses voisins lettons et estoniens. Au niveau européen, le pays se place 6<sup>ème</sup>.
- Sur des critères individuels pour "créer une entreprise", le pays a fait un grand saut de la 105<sup>ème</sup> à la 11<sup>ème</sup> place. Dans les conditions d'octroi de crédits, il occupe la 28<sup>ème</sup> place mondiale.
- La Lituanie a entièrement revu son système d'enregistrement des entreprises et simplifié les procédures pour créer une entreprise. Désormais, il est possible de créer une entreprise en 4 jours.

### 2.2.1. Création d'entreprise et son coût

La vérification de la disponibilité du nom de l'entreprise dans les registres coûte 16,22 € et prend moins d'une journée. L'enregistrement d'une personne morale dans le registre public des entreprises et auprès de l'Inspection générale des taxes et impôts dépend de la forme choisie et coûte entre 26,26 € et 99,63 €. Cela est réalisable en une journée. Un tampon officiel pour la nouvelle entreprise est produit localement en 2 jours et coûte entre 8 et 25 €.

## **Coût de l'enregistrement d'une entreprise dans le registre du commerce**

Statut	Montant
Société à responsabilité limitée, Société Européenne à responsabilité limitée, Coopérative européenne	57,35 €
Société d'agriculture, Partenariat limité, Partenariat général, Partenariat légal	41,42 €
Entreprise individuelle	30,99 €
Entreprise commerciale publique	34,75 €
Associations et fondations	26,36 €
Banque commerciale, Société d'assurance	99,63 €
Institution publique, entité publique	8,69 €
Autres	30,99 €
Filiale d'une entreprise lituanienne	50 % de la somme correspondant à la forme choisie
Filiale d'une entreprise étrangère	57,92 €
Partenariat réduit	51,61 €

Le capital minimum requis pour une société à responsabilité limitée est de 2 896,20 €. Pour une société anonyme, il est de 43 443 €.

### **2.2.2. Conditions d'accès à la profession**

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 lituanienne définit les critères en parfait accord avec les textes européens. Au niveau national, c'est le décret du ministère 3-379 qui les précise.

#### **Licence de transport international**

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

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

A ces conditions s'ajoute celle d'avoir au moins un véhicule immatriculé en Lituanie 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 de 10 ans.

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

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

### 2.2.3. Formation professionnelle des conducteurs

Une des conditions pour pouvoir effectuer des opérations de transport routier de marchandises est l'obtention du Titre professionnel de conducteur. Le coût du Titre est de 15,93 € pour une durée de 5 ans.

Les formalités d'obtention du Titre sont déterminées par le règlement européen 1073/2009/CE. Les conducteurs ayant suivi la formation doivent avoir le code 95 inscrit sur leur permis. La Formation continue obligatoire (FCO) de 35 heures doit être renouvelée tous les 5 ans et une autre formation de 7 heures tous les ans. Le conducteur doit avoir suivi les cours avant l'expiration de son titre.

Les nouveaux conducteurs doivent aussi suivre des formations complémentaires :

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

Le gouvernement lituanien a introduit, à partir du 1<sup>er</sup> mai 2014, de nouvelles conditions pour durcir l'accès à l'emploi des conducteurs non européens. Les nouvelles conditions représentent un poids économique supplémentaire pour les entreprises de transport en raison d'une obligation de fournir un logement à des employés étrangers. L'association LINAFA est contre cette nouvelle mesure, mettant en avant le manque de conducteurs dans le pays. Selon l'association, il y aurait 8 700 postes de conducteurs non pourvus dans les entreprises de transport en 2014, dont au moins 2 100 postes de conducteurs pour le TRM international, qui emploie déjà près de 3 000 conducteurs non européens.

En accord avec la directive européenne 59/2003/CE, les conducteurs de poids lourds de catégorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, et DE employés en Lituanie doivent obtenir la qualification adéquate suite à une formation en plus du permis de conduire<sup>10</sup>.

Catégorie de véhicule	Age du conducteur	
	18 – 21 ans	21 ans ou plus
C1, C1E	140 h (théorie) et 10 h (conduite)	
C, CE	280 h (cours théoriques) et 20 h (conduite)	140 h (cours théoriques) et 10 h (conduite)

Dans le cas où un conducteur souhaite continuer son activité de conduite dans le TRM mais sans être salarié, il peut acquérir le statut d'artisan conducteur et travailler sous « contrat de position subordonnée » (cf. l'article suivant). Le statut est réglementé par le Code des transports (article 119-2772) de la République de Lituanie. Ce statut lui permet de réaliser des prestations de conduite sous contrat.

## 2.3. Réglementation sociale

Le code du travail de la République de Lituanie définit les principes généraux de l'emploi de la façon suivante<sup>11</sup>:

1. Liberté d'association,
2. Liberté de choisir son emploi,
3. Aide de l'Etat pour faire valoir son droit à l'emploi,
4. Egalité des sexes, d'orientation sexuelle, des races, des nationalités (UE), des langues, des origines, des statuts sociaux, des religions, de l'intention d'avoir des enfants, des statuts civils face à l'emploi,
5. Conditions d'emploi sûres,
6. Rémunération adéquate,
7. Interdiction d'emploi forcé ou obligatoire,
8. Stabilité de l'emploi,
9. Liberté de négociation collective pour équilibrer les relations employés-employeurs-Etat,
10. Responsabilités de toutes les parties dans l'instauration des conventions collectives.

L'Inspection générale de l'emploi contrôle le respect du code du travail et de la réglementation sociale européenne. Les organisations professionnelles et autres institutions peuvent gérer la mise en place des conventions collectives.

<sup>10</sup> [www.vkti.gov.lt](http://www.vkti.gov.lt)

<sup>11</sup> <http://www.infolex.lt>

**Le temps de travail** de droit commun est de 40 heures par semaine, soit 8 heures par jour sur 5 jours. **Les heures supplémentaires** ne peuvent pas porter le temps de travail hebdomadaire au-delà de 48 heures.

Sauf exceptions, les heures supplémentaires ne peuvent pas dépasser 4 heures sur 2 jours consécutifs ou 120 heures sur un an. Le secteur du TRM n'est pas soumis à cette restriction.

Les heures supplémentaires doivent être payées à 150 % du taux horaire normal.

Les travailleurs lituaniens ont droit à 28 jours calendaires (donc y compris les week-ends) de **congés payés, soit 4 semaines**. Ils ont la possibilité de fractionner leurs congés payés mais sont dans l'obligation de prendre 14 jours en bloc, au moins une fois par an. Les congés payés non pris ne peuvent être compensés par le paiement d'un salaire ou d'autres primes.

Il existe **12 jours fériés** en Lituanie.

### 2.3.1. Salaire minimum et contrats de travail

Les relations entre les employeurs et les salariés sont encadrées par le Code du Travail. Comme les salariés de tous les secteurs confondus, un salaire minimum de 290 € mensuel brut est assuré par le Code du Travail.

Il existe 5 types de contrats de travail en Lituanie :

- Contrat à durée déterminée dont la durée peut monter jusqu'à 5 ans,
- Contrat permanent (à durée indéterminée),
- Contrat saisonnier uniquement pour des activités soumises à des contraintes naturelles ou climatiques. Sa durée ne peut excéder 8 mois sur une période de 12 mois,
- Contrat temporaire (intérim) pour un maximum de 2 mois,
- Contrat de position subordonnée qui permet à un employeur d'employer sous certaines conditions des travailleurs indépendants ayant leur propre comptabilité. En effet, ce contrat a été introduit afin d'encadrer les relations entre les entreprises et les entreprises unipersonnelles qui peuvent être assimilées au salariat.

Il n'y a pas de période d'essai obligatoire. Les parties peuvent inclure dans le contrat de travail une période d'essai de 3 mois maximum.

Depuis le début de la crise économique en 2008, les réformes sociales ont été entreprises par le gouvernement lituanien afin de dynamiser le marché du travail. En conséquence, les licenciements et les baisses des salaires ont été facilités. Désormais, les employeurs peuvent licencier sans obligation de se justifier. S'il n'y a pas de faute de l'employé, l'employeur doit verser entre 1 et 6 mois de salaires d'indemnités de licenciement (uniquement calculé sur le salaire fixe) suivant l'ancienneté du salarié.

Il n'y a pas de prime d'ancienneté obligatoire en Lituanie, mais certaines entreprises en accordent en interne pour garder leurs meilleurs employés.

### 2.3.2. Cotisations sociales et impôt sur le revenu

Les cotisations sociales sont regroupées en 2 catégories et sont versées directement sur les comptes bancaires de deux institutions sociales. Les déclarations doivent être envoyées et les cotisations payées avant le 15 de chaque mois pour le mois précédent<sup>12</sup>.

**Le Fonds social public, organisme collecteur des cotisations, est géré par le Ministère de la Sécurité Sociale et du Travail.**

Le taux cumulé des cotisations est de 39,80 %, dont 30,80 % est supporté par l'employeur, laissant à l'employé 9 % de cotisation sur son salaire brut.

**L'Inspection générale des impôts et taxes**, gérée par le Ministère des finances, s'occupe de la collecte de l'impôt sur le revenu, retenu à la source.

L'impôt sur le revenu, dont le taux fixe est de 15 % du salaire net, est déduit directement du salaire de l'employé<sup>13</sup>.

Ces deux points sont traités plus en détails dans la partie concernant la fiscalité (2.4).

### 2.3.3. Sécurité et santé au travail

Le Code du Travail oblige tout employeur à fournir des conditions sûres et saines pour la réalisation du travail. Tous les employés doivent ainsi passer un examen médical tous les dix ans et obtenir un certificat d'aptitude.

Pour les conducteurs routiers, les conditions sont durcies. Le certificat d'aptitude à travailler n'est valide que 2 ans et les conducteurs doivent suivre une formation de premier secours.

### 2.3.4. Travail des conducteurs

#### **Temps de travail des conducteurs**

La loi sur le temps de travail des conducteurs transpose assez fidèlement la Directive européenne 2002/15/CE.

Le temps de travail tel que défini par la directive désigne le temps de conduite, le temps de chargement et déchargement, le temps de nettoyage et entretien technique, tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique.

Les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, ne sont pas comptées comme du temps de travail effectif mais payées au même taux horaire que le travail effectif. Sont considérées comme du temps de travail les périodes d'attentes dont la durée n'était pas connue à l'avance par le conducteur. En revanche, la réglementation nationale tolère l'utilisation de la position Pause/Repos du chronotachygraphe si ce temps d'attente est

<sup>12</sup> <http://sena.sodra.lt/lt>

<sup>13</sup> <http://www.vmi.lt>



suffisamment long.

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

### **Temps de disponibilité**

Le temps de disponibilité est également prévue par la loi et est considéré comme du travail non effectif, mais n'est pas décompté du contingent d'heures de travail. Il recoupe tous les temps d'attentes de chargement ou déchargement ou encore les temps durant lesquels un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou par train, les temps d'attente à des postes frontières ou liés à des interdictions de circulation.

### **Autres dispositions**

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

Reprenant fidèlement la réglementation européenne, notamment l'article 10 du Règlement 561/2006/CE, la loi lituanienne interdit de conditionner la rémunération au nombre de kilomètres parcourus dans le cas où cela met en danger la sécurité des personnes.

### **2.3.5. Temps de conduite et pauses<sup>14</sup>**

Le Règlement européen 561/2006 sur le temps de conduite des conducteurs s'applique directement sans transposition dans le droit national. Il stipule que :

- Le temps de conduite journalier ne peut excéder 9 heures,
- Ce dernier peut être prolongé à 10 heures deux fois par semaine,
- Le temps de conduite hebdomadaire ne peut excéder 56 heures,
- Le temps de conduite ne peut excéder 90 heures pour deux semaines consécutives.
- Une pause d'une durée minimale de 45 minutes après 4,5 heures de conduite est obligatoire.

Les temps de repos journalier ininterrompu sont de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaires ininterrompu de 35 heures.

Les temps de repos journalier ininterrompu peuvent être effectués dans le véhicule si celui-ci est à l'arrêt et s'il dispose de matériel de couchage.

Le temps de repos hebdomadaire peut être réduit à 24 heures consécutives sous certaines conditions et compensations.

---

<sup>14</sup> <http://www.transportsfriend.org/hours/rest.html#daily>

### 2.3.6. Double équipage<sup>15</sup>

Dans le cadre du double équipage, la réglementation nationale permet l'absence du second conducteur pendant la première heure du trajet. Ceci donne au premier conducteur la possibilité de conduire pendant une heure seul afin d'aller chercher le second conducteur.

Dans le cas de double équipage, les conducteurs sont indépendamment responsables de leurs temps de conduite et de repos.

Le temps de conduite maximal pour un double équipage est de 20 heures par jour (10 heures de conduite maximum pour chaque conducteur).

#### Règles concernant le transport par ferry ou par train<sup>16</sup>

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

- Le repos journalier peut être interrompu, 2 fois maximum, pour permettre au conducteur de conduire son véhicule pour l'embarquer ou le débarquer du ferry.
- L'interruption doit être la plus courte possible et ne doit pas excéder 1 heure par opération.
- Si le repos est interrompu, il doit avoir une durée accumulée de 11 heures minimum.
- Le temps passé dans un ferry ou à bord d'un train peut être considéré comme pause ou repos journalier suivant sa durée.

### 2.3.7. Frais de déplacement des conducteurs<sup>17</sup>

Les montants des frais de déplacement pour tous les salariés, dont les conducteurs routiers, sont fixés par le Ministère des Finances (décret de 21 novembre 1996, modifié plusieurs fois). Les montants doivent être calculés suivant la durée passée à l'étranger, mais il est d'usage d'accorder une journée complète de frais de déplacement dans la plupart des cas. Les jours de repos peuvent aussi être considérés comme jours de déplacement et bénéficient du paiement des mêmes frais de déplacement. C'est l'entreprise qui fixe les règles d'octroi des frais de déplacement.

Le décret stipule que le conducteur doit gagner au moins l'équivalent du salaire minimum du pays où il exerce son métier, quel que soit le pays, membre de l'UE ou non. Si le conducteur est envoyé pour une mission dans un pays non membre de l'Union Européenne, l'employeur doit s'assurer qu'il bénéficie des mêmes avantages et conditions que pour une mission dans l'Union Européenne. Ce dispositif est donc en accord avec la directive détachement 71/1996/CE. En revanche, une tolérance pour les missions de courte durée est tout de même prévue dans le décret lituanien. Si la mission dure moins de 30 jours, il est possible d'appliquer uniquement la réglementation lituanienne en vigueur, ce qui est souvent la pratique dans le TRM.

---

<sup>16</sup> <http://www.transportsfriend.org/hours/rest.html#ferry>

<sup>17</sup> <http://mic.vmi.lt/documentpublicone.do?id=1000125925>

Pour les petits salaires de moins de 377 € brut par mois, les frais de déplacement sont exemptés des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu dans la limite de 188 € par mois. Pour un salaire mensuel de 377 € ou plus, les frais de déplacement sont entièrement exemptés des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu.

### Calcul des cotisations applicables aux frais de déplacement

Les frais de déplacement sont calculés de la même manière pour tous les salariés du secteur privé. Ils dépendent du salaire sur lequel sont calculés les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu.

- Si le salaire est de 377 € ou plus, aucune cotisation sociale ni l'impôt sur le revenu ne s'y appliquent.
- Si le salaire est moins de 377 €, les frais de déplacement jusqu'à 188 € ne sont pas soumis aux cotisations ni à l'impôt. Le reste est soumis aux cotisations et à l'impôt sur le revenu.

### Tableau des frais de déplacement par pays (Union Européenne)

Pays	Montant en Litas	Montant en Euro
Allemagne	197 LTL	57 €
Autriche	160 LTL	46 €
Belgique	195 LTL	56 €
Bulgarie	100 LTL	29 €
Chypre	103 LTL	30 €
Croatie	120 LTL	35 €
Danemark	195 LTL	56 €
Espagne	190 LTL	55 €
Estonie	150 LTL	43 €
Finlande	180 LTL	52 €
France	195 LTL	56 €
Grèce	120 LTL	35 €
Hongrie	120 LTL	35 €
Irlande	200 LTL	58 €
Italie	190 LTL	55 €
Lettonie	130 LTL	38 €
Luxembourg	170 LTL	49 €
Malte	110 LTL	32 €
Pays-Bas	185 LTL	54 €
Pologne	130 LTL	38 €
Portugal	150 LTL	43 €
République Tchèque	110 LTL	32 €
Roumanie	100 LTL	29 €
Royaume-Uni	210 LTL	61 €
Slovaquie	110 LTL	32 €
Slovénie	110 LTL	32 €
Suède	180 LTL	52 €

### 2.3.8. Conventions collectives

Les conventions collectives sont prévues par la loi lituanienne et sont obligatoires pour certains secteurs. Ce n'est pas le cas du TRM. Il existe bien des démarches de syndicats de travailleurs pour établir une convention collective, mais les organisations professionnelles restent réticentes à cette mesure. Des conventions collectives sont en vigueur dans le secteur des transports en commun.

## 2.4. Fiscalité générale et spécifique au TRM

### 2.4.1. Fiscalité générale

#### Impôt sur le revenu

Tout résident, de nationalité lituanienne ou autre, est redevable de l'impôt sur le revenu, retenu à la source. Un taux fixe de 15 % a été instauré sur la totalité des revenus des personnes physiques.

Une première tranche de 470 litas (soit 136 €) du revenu mensuel n'est pas soumise à l'impôt si le salaire fixe n'excède pas 800 litas (soit 232 €). Si le salaire fixe excède les 232 €, la tranche du revenu mensuel non soumise à l'impôt baisse d'un montant équivalent à 20 % de la tranche du revenu au-dessus des 232 €.

Par exemple pour un salaire de 400 € (salaire moyen de référence pour les conducteurs), la tranche du revenu non soumise est de :  
 $232 \text{ €} - (20 \% (400 \text{ €} - 232 \text{ €})) = 198,40 \text{ €}$ .

#### TVA

Le taux standard de TVA est de 21 %.

Un taux réduit de 9 % est applicable aux services de transport de passagers et aux livres.

Un taux réduit de 5 % est applicable aux produits pharmaceutiques et autres matériels médicaux.

Un taux réduit de 0 % est applicable à certains produits et services de première nécessité (dont des produits alimentaires) et aux services concernant les bateaux, navires et aéronefs.

#### Impôt sur les bénéfices des sociétés

Les bénéfices des sociétés sont soumis à un taux d'imposition fixe de 15 %.

## 2.4.2. Sécurité sociale

Le tableau suivant détaille les taux des cotisations sociales à la charge des employeurs et des employés :

<b>Taux de cotisations sociales en Lituanie, en 2014</b>			
<b>Cotisation</b>	<b>Part patronale</b>	<b>Part salariale</b>	<b>Total</b>
Pension (vieillesse, invalidité, survivants)	23,3%	3,0%	26,3%
Assurance maladie-maternité -prestations en nature	3,0%	6,0%	9,0%
Assurance maladie-maternité -prestations en espèces	3,4%	-	3,4%
Chômage	1,1%	-	1,1%
<b>Total</b>	<b>30,8%</b>	<b>9,0%</b>	<b>39,8%</b>
Accidents du travail et maladies professionnelles	entre 0,18% et 1,8%		

En ce qui concerne le TRM, le taux généralement retenu pour les accidents du travail est de 1,8 % pour les conducteurs, portant le taux de cotisations sociales à la charge de l'employeur à hauteur de 32,6 %.

## 2.4.3. Droits d'accises

La réglementation sur les droits d'accises n'a pas été modifiée depuis le 1er avril 2010, date à laquelle la Lituanie a transposé la directive européenne 118/2008/CE<sup>18</sup>.

### Les droits d'accises en vigueur en Lituanie en 2014

<b>Produit énergétique</b>	<b>Montant pour 1 000 litres en Litas</b>	<b>Montant pour 1 000 litres en Euros</b>
<b>Essence</b>		
- sans plomb	1 500 Lt	434 €
- avec plomb	2 000 Lt	579 €
<b>Gazole</b>	1 140 Lt	330 €
<b>Gaz</b>	1 050 Lt	304 €

### Evolution des droits d'accises sur le gazole pour 1 000 litres

	1 <sup>er</sup> mai 2004	1 <sup>er</sup> janvier 2008	1 <sup>er</sup> janvier 2011	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Montant en litas	846 Lt	947 Lt	1 043 Lt	1 140 Lt
Montant en euros	245 €	274 €	302 €	330 €

<sup>18</sup> <http://www.finmin.lt/web/finmin/ak#atr>

#### 2.4.4. Taxe à l'essieu (taxe sur les véhicules)<sup>19</sup>

La taxe concerne uniquement les véhicules à usage commercial, immatriculés en Lituanie. Elle s'applique à tous les véhicules de 12 tonnes et plus (catégories N2 et N3) et aux remorques et semi-remorques (catégorie O4). Un ensemble 40T ou 44T est donc taxé pour le tracteur et pour la semi-remorque, suivant le calcul N3+O4.

Par exemple, un ensemble tracteur + semi-remorque de 40T à essieux pneumatiques paiera annuellement 655 €. La taxe doit être payée avant le contrôle technique du véhicule.

Taxe sur les véhicules commerciaux en Lituanie			
Nr.	Type de véhicule	Montant en Litas	Montant en Euros
CATEGORIES N2, N3 et O4			
1	PTAC entre 12 et 13 tonnes*	300 LTL	86,89 €
2	PTAC entre 12 et 13 tonnes**	440 LTL	127,43 €
3	PTAC entre 13 et 14 tonnes*	320 LTL	92,68 €
4	PTAC entre 13 et 14 tonnes**	460 LTL	133,23 €
5	PTAC entre 14 et 15 tonnes*	340 LTL	98,47 €
6	PTAC entre 14 et 15 tonnes**	480 LTL	139,02 €
7	PTAC entre 15 et 16 tonnes*	440 LTL	127,43 €
8	PTAC entre 15 et 16 tonnes**	990 LTL	286,72 €
9	PTAC entre 16 et 17 tonnes*	460 LTL	133,23 €
10	PTAC entre 16 et 17 tonnes**	1 010 LTL	292,52 €
11	PTAC entre 17 et 18 tonnes*	480 LTL	139,02 €
12	PTAC entre 17 et 18 tonnes**	1 030 LTL	298,31 €
13	PTAC entre 18 et 19 tonnes*	500 LTL	144,81 €
14	PTAC entre 18 et 19 tonnes**	1 050 LTL	304,10 €
15	PTAC entre 19 et 20 tonnes*	520 LTL	150,60 €
16	PTAC entre 19 et 20 tonnes**	1 070 LTL	309,89 €
17	PTAC entre 20 et 21 tonnes*	540 LTL	156,39 €
18	PTAC entre 20 et 21 tonnes**	1 090 LTL	315,69 €
19	PTAC entre 21 et 22 tonnes*	560 LTL	162,19 €
20	PTAC entre 21 et 22 tonnes**	1 110 LTL	321,48 €
21	PTAC entre 22 et 23 tonnes*	580 LTL	167,98 €
22	PTAC entre 22 et 23 tonnes**	1 130 LTL	327,27 €
23	PTAC entre 23 et 24 tonnes*	820 LTL	237,49 €
24	PTAC entre 23 et 24 tonnes**	1 300 LTL	376,51 €
25	PTAC entre 24 et 25 tonnes*	840 LTL	243,28 €
26	PTAC entre 24 et 25 tonnes**	1 320 LTL	382,30 €
27	PTAC entre 25 et 26 tonnes*	860 LTL	249,07 €
28	PTAC entre 25 et 26 tonnes**	1 340 LTL	388,09 €
29	PTAC entre 26 et 27 tonnes*	880 LTL	254,87 €
30	PTAC entre 26 et 27 tonnes**	1 360 LTL	393,88 €

<sup>19</sup> [http://www.tuvlita.lt/lt/transporto\\_priemoniu\\_mokestis](http://www.tuvlita.lt/lt/transporto_priemoniu_mokestis)

31	PTAC entre 27 et 28 tonnes*	900 LTL	260,66 €
32	PTAC entre 27 et 28 tonnes**	1 380 LTL	399,68 €
33	PTAC entre 28 et 29 tonnes*	920 LTL	266,45 €
34	PTAC entre 28 et 29 tonnes**	1 400 LTL	405,47 €
35	PTAC entre 29 et 30 tonnes*	1 300 LTL	376,51 €
36	PTAC entre 29 et 30 tonnes**	1 930 LTL	558,97 €
37	PTAC entre 30 et 31 tonnes*	1 320 LTL	382,30 €
38	PTAC entre 30 et 31 tonnes**	1 950 LTL	564,76 €
39	PTAC entre 31 et 32 tonnes*	1 340 LTL	388,09 €
40	PTAC entre 31 et 32 tonnes**	1 970 LTL	570,55 €
41	PTAC entre 32 et 33 tonnes*	1 360 LTL	393,88 €
42	PTAC entre 32 et 33 tonnes**	1 990 LTL	576,34 €
43	PTAC entre 33 et 34 tonnes*	1 850 LTL	535,80 €
44	PTAC entre 33 et 34 tonnes**	2 540 LTL	735,63 €
45	PTAC entre 34 et 35 tonnes*	1 870 LTL	541,59 €
46	PTAC entre 34 et 35 tonnes**	2 560 LTL	741,43 €
47	PTAC entre 35 et 36 tonnes*	1 890 LTL	547,38 €
48	PTAC entre 35 et 36 tonnes**	2 580 LTL	747,22 €
49	PTAC entre 36 et 37 tonnes*	1 910 LTL	553,17 €
50	PTAC entre 36 et 37 tonnes**	2 600 LTL	753,01 €
51	PTAC entre 37 et 38 tonnes*	1 930 LTL	558,97 €
52	PTAC entre 37 et 38 tonnes**	2 620 LTL	758,80 €
53	PTAC entre 38 et 39 tonnes*	1 950 LTL	564,76 €
54	PTAC entre 38 et 39 tonnes**	2 640 LTL	764,60 €
55	PTAC entre 39 et 40 tonnes*	1 970 LTL	570,55 €
56	PTAC entre 39 et 40 tonnes**	2 660 LTL	770,39 €

#### Ensembles (tracteur+semi-remorque)

57	PTAC entre 40 et 41 tonnes, tracteur de trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux, selon les standards ISO		
	Suspension pneumatique	2 260 LTL	654,54 €
	Autres types de suspension	3 340 LTL	967,33 €
58	PTAC entre 41 et 42 tonnes, tracteur de trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux, selon les standards ISO		
	Suspension pneumatique	2 300 LTL	666,13 €
	Autres types de chassis	3 400 LTL	984,71 €
59	PTAC entre 42 et 43 tonnes, tracteur de trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux, selon les standards ISO		
	Suspension pneumatique	2 350 LTL	680,61 €
	Autres types de chassis	3 500 LTL	1 013,67 €
60	PTAC entre 43 et 44 tonnes, tracteur de trois essieux et une semi-remorque de 2 ou 3 essieux, selon les standards ISO		
	Suspension pneumatique	2 400 LTL	695,09 €
	Autres types de chassis	3 600 LTL	1 042,63 €

\* suspension pneumatique










\*\* autres types de suspension

## 2.4.5. Taxe routière

La taxe sur l'utilisation des routes lituaniennes (hors routes payantes) est payée annuellement lors du contrôle technique du véhicule. La taxe a récemment augmenté au 1er mai 2014. Cette taxe ne concerne pas l'utilisation des autoroutes et voies rapides payantes soumises à la vignette (routes A1 à A19).

Son montant dépend de la catégorie du véhicule et est compris entre 1 800 litas (521€) et 4 000 litas (1 157 €). Etant donné le coût annuel jugé très élevé par la LINAFA, l'association lutte pour la baisse de la taxe et sa généralisation à tous les véhicules à usage commercial et privé, y compris les voitures particulières.

### Les catégories de véhicules concernés par la taxe routière<sup>20</sup>

Buses and coaches	<b>M2</b>	 Vehicle comprising more than eight passenger seats plus one driver's seat and having a total weight not exceeding 5 tonnes
	<b>M3</b>	 Vehicle comprising more than eight (but not more than 22) passenger seats plus one driver's seat and having a total weight of 5 tonnes or more (inclusive)
		 Vehicle comprising more than 22 passenger seats plus one driver's seat
Road goods vehicles and their combinations	<b>N1</b>	 Up to 3.5 tonnes (inclusive) total weight
	<b>N2</b>	 From 3.5 tonnes to 12 tonnes (inclusive) total weight
	<b>N3</b>	 From 12 tonnes to 40 tonnes (inclusive) total weight
		 Total weight not exceeding 44 t where 40 foot containers (conforming to ISO standards) are carried by a three-axle tractor and two- or three-axle semi-trailer.
	<b>N1 - N3</b>	 to 16 tonnes (inclusive) total weight, when owners of vehicles are agricultural entities
Special purpose road vehicles	 Designed for performing specific operations but not for the carriage of goods	

Les ensembles (tracteur + semi-remorque) de 40 tonnes entrent donc dans la catégorie N3 et payent 1 158 € avec la formule annuelle, obligatoire pour les véhicules lituaniens.

<sup>20</sup> [http://www.lra.lt/en.php/road\\_charges\\_and\\_tolls/user\\_charge\\_vignettes/8591](http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591)



### **Montant de la taxe routière depuis le 1er mai 2014 (en litas et en euros)**

Type de véhicule	Nouvelle taxe annuelle	Ancienne taxe annuelle	Montant mensuel	Montant hebdomadaire	Montant journalière
N3 de 40T	4 000 Lt (1 158€)	3 600 Lt (1 042€)	400 Lt (116€)	170 Lt (49€)	37 Lt (11€)

Le gouvernement prévoit d'augmenter la taxe routière pour les véhicules polluants et de la baisser pour les véhicules plus écologiques.

#### **2.4.6. Vignette**

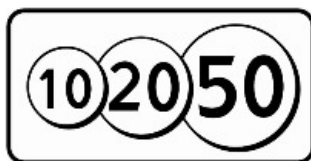
En plus de la taxe routière, les utilisateurs des routes lituaniennes d'A1 à A19 doivent être en possession de la vignette. Les routes concernées sont indiquées dans le tableau suivant<sup>21</sup> :

##### **Les routes lituaniennes concernées par la vignette**

<b>A1</b>	Vilnius–Kaunas–Klaipėda (10–303,74 km)
<b>A2</b>	Vilnius–Panevėžys (12–132,7 km)
<b>A3</b>	Vilnius–Minsk (6,65–32,91 km)
<b>A4</b>	Vilnius–Varėna–Grodno (15,51–133,96 km)
<b>A5</b>	Kaunas–Marijampolė–Suwalki (0,23–97,06 km)
<b>A6</b>	Kaunas–Zarasai–Daugavpils (6,02–185,4 km)
<b>A7</b>	Marijampolė–Kybartai–Kaliningrad (2–42,21 km)
<b>A8</b>	Panevėžys–Aristava–Sitkūnai (7,5–87,86 km)
<b>A9</b>	Panevėžys–Šiauliai (5–75,7 km)
<b>A10</b>	Panevėžys–Pasvalys–Riga (4,57–66,10 km)
<b>A11</b>	Šiauliai–Palanga (2,65–146,41 km)
<b>A12</b>	Riga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningrad (0–49,7 km; 59,4 – 186,1 km)
<b>A13</b>	Klaipėda–Liepāja (11–24,77 km; 26–45,15 km)
<b>A14</b>	Vilnius–Utena (10,66–95,6 km)
<b>A15</b>	Vilnius–Lida (10,66–49,28 km)
<b>A16</b>	Vilnius–Prienai–Marijampolė (15,55–135,48 km)
<b>A17</b>	Panevėžys périphérique (0–22,28 km)
<b>A18</b>	Šiauliai périphérique (0–17,08 km)
<b>A19</b>	Vilnius périphérique Sud (0,50–7,46 km)

<sup>21</sup> [http://www.lra.lt/en.php/road\\_charges\\_and\\_tolls/user\\_charge\\_vignettes/8591](http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591)

## Signalétique pour indiquer les routes payantes



### Carte du réseau payant lituanien



Tant que ce réseau n'est pas emprunté, cette vignette n'est pas obligatoire.

Depuis le 1er juillet 2007, les propriétaires des véhicules ou les conducteurs doivent coller sur le pare-brise la partie carrée de la vignette et garder en archive la partie rectangulaire demandée en cas de contrôle. Le numéro d'immatriculation du véhicule doit être inscrit proprement sur les parties de la vignette dans la case blanche prévue à cet effet.

Par exemple, pour un PL de plus de 12 tonnes, Euro IV ou plus, la vignette annuelle coûte 753 €.

Vignette annuelle<sup>22</sup>

Montants des vignettes lituaniennes depuis le 1er janvier 2015									
Type de véhicule			Montants (en euros/en litas)						
			Annuel		Mensuel		Hebdomadaire		Journalier
			EURO IV et plus	EURO 0, I, II, III	EURO IV et plus	EURO 0, I, II, III	EURO IV et plus	EURO 0, I, II, III	
Véhicules utilitaires et ensembles	N <sub>1</sub>	3,5 tonnes et moins	304 € / 1 049,65 Lt		28 € / 96,68 Lt		14 € / 48,34 Lt		6 € / 20,72 Lt
	N <sub>2</sub>	Plus de 3,5T jusqu'à 12T inclus	550 € 1 899,04 Lt	753 € 2 599,96 Lt	52 € 179,55 Lt	75 € 258,96 €	26 € 89,77 Lt	37 € 127,75 Lt	11 € / 37,98 Lt
	N <sub>3</sub>	Plus de 12 tonnes	753 € 2 599,96 Lt	1 071 € 3 697,95 Lt	75 € 258,96 Lt	107 € 369,45 Lt	37 € 127,75 Lt	52 € 179,55 Lt	11 € / 37,98 Lt
	N <sub>1</sub> -N <sub>3</sub>	Jusqu'à 16T si le véhicule est à usage agricole	304 € / 1 049,65 Lt		28 € / 96,68 Lt		14 € / 48,34 Lt		6 € / 20,72 Lt
Véhicules à usage spécial	M <sub>2</sub> -M <sub>3</sub>		347 € / 1 198,12 Lt		28 € / 96,68 Lt		14 € / 48,34 Lt		6 € / 20,72 Lt
	N <sub>1</sub> -N <sub>3</sub>								

## Synthèse

Les transporteurs lituaniens, empruntant les routes de catégorie A du pays, acquittent annuellement un montant total de 2 566 € pour un PL 40T Euro 5, au titre de la taxe sur les véhicules, la taxe routière et la vignette.

<sup>22</sup> <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.07ABD2BD7815>

## 2.5. Contrôles et sanctions

### 2.5.1. Organismes de contrôle

L'**Inspection générale du transport routier (SRTI)** est un organisme public du Ministère des transports et des communications, budgétairement autonome. Elle est chargée de contrôler les transporteurs de marchandises, entre autres, pour assurer le respect des conditions d'une concurrence loyale sur le marché national, maintenir la sécurité routière et améliorer les conditions de travail<sup>23</sup>.

En plus de la SRTI, le secteur du TRM est contrôlé par la **Police Routière Lituanienne**. Cette dernière a pour but de faire respecter les mesures concernant la conduite (respect du Code de la route) mais aussi les temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs<sup>24</sup>.

Dans le cadre de cette étude, le représentant du département de la réglementation des activités de transport routier de la SRTI, M. Algirdas Kuzmickas, et le spécialiste de la coordination du département de conseil de la SRTI, M. Stanislas Mamcic, ont été rencontrés. Ils ont notamment indiqué que les infractions les plus courantes en Lituanie sont :

- Le temps de conduite excessif et le non-respect des temps de pause et de repos journalier.
- La manipulation frauduleuse de la chronotachygraphe.
- La surcharge des véhicules.

Les infractions de vitesse excessive sont aussi importantes, mais leur nombre baisse grâce à une campagne de sensibilisation et des contrôles stricts en la matière.

D'autres institutions comme la Police Financière et les Douanes peuvent aussi effectuer des contrôles dans les entreprises sur les sujets concernant la gestion financière et fiscale et les affaires sociales.

### 2.5.2. Contrôles et sanctions

En ce qui concerne le TRM, les officiers de la SRTI sont autorisés à procéder à un certain nombre de contrôles. Ainsi, ils peuvent :

- Mesurer le poids du véhicule et ses dimensions, inspecter l'état technique, son apparence, inspecter le personnel navigant, contrôler les heures du chronotachygraphe. En cas de violation, ils peuvent suspendre l'opération de transport et confisquer le véhicule et les marchandises si nécessaire.
- Demander des documents et informations aux entreprises, institutions et organisations sur le transporteur.
- Effectuer des contrôles en entreprise, sans prévenir, afin d'inspecter les documents concernant le temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs.

---

<sup>23</sup> <http://www.vkti.gov.lt>

<sup>24</sup> <http://www.vkti.gov.lt>

- Vérifier le respect des règles en vigueur concernant les marchandises dangereuses.
- Contrôler les autorisations des véhicules spéciaux.
- Contrôler la vignette et le paiement des autres taxes.
- Vérifier le respect de la réglementation concernant le lieu de travail.

### 2.5.3. Chronotachygraphes

Conformément au Règlement européen 2135/98/CE en vigueur en Lituanie depuis le 1<sup>er</sup> mai 2006, les chronotachygraphes numériques sont obligatoires dans les véhicules ayant un PTAC de plus de 3,5 tonnes.

Le chronotachygraphe doit enregistrer électroniquement le temps de conduite, le temps de repos, le temps dépensé pour d'autres travaux et la disponibilité. Les données sont stockées sur le dispositif à bord et sur une carte de conducteur. L'appareil numérique à bord du véhicule est capable de garder près de 365 jours de données. La carte de conducteur peut garder 28 jours de données.

Il existe 4 types de cartes reconnaissables grâce à leur couleur :

- Carte de conducteur, couleur blanche, validité de 5 ans

Elle contient les informations et données nécessaires pour l'identification du conducteur (nom, photo...) par l'appareil numérique à bord.

- Carte d'entreprise, couleur jaune, validité de 5 ans

Elle doit contenir des informations nécessaires pour l'identification de l'exploitant du véhicule, soit le nom de l'entreprise, ses coordonnées ou le nom du détenteur de la carte grise.

- Carte de contrôle, couleur bleue, validité de 2 ans

Elle doit permettre à l'Autorité des Transport, à la Police ou à la SRTI et aux Douanes d'effectuer des contrôles sur les données stockées sur le chronotachygraphe et de télécharger toutes les données si nécessaire.

- Carte d'atelier, couleur rouge, validité de 1 an

La carte peut être utilisée par les employés effectuant la maintenance de l'appareil et doit être certifiée par l'Autorité des Transports. La carte identifie la personne ou l'entreprise habilitée à faire des manipulations sur l'appareil. Elle est protégée par un code PIN et la photo de son utilisateur.

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

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

Cette partie de l'étude, réalisée en 2014, présente les conditions économiques et sociales de l'année en cours.

#### 3.1.1. Méthode et périmètre de l'enquête auprès des entreprises du TRM lituaniennes

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 de diverses villes de la Lituanie. Parmi les 10 entreprises interrogées, 9 ont fourni des données dont la qualité et la pertinence sont satisfaisantes. Les 9 entreprises retenues présentent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Nombre d'employés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires en 2012 (€)
Entreprise 1	12	35	11	NA
Entreprise 2	71	95	76	11 000 000 €
Entreprise 3	14	22	16	1 300 000 €
Entreprise 4	15	19	14	240 000 €
Entreprise 5	3	6	3	NA
Entreprise 6	35	66	41	NA
Entreprise 7	87	320	185	14 480 000 €
Entreprise 8	62	172	150	10 430 000 €
Entreprise 9	70	109	86	6 650 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Les entreprises ayant entre 1 et 20 conducteurs pouvant être considérées de petite taille sont au nombre de 4. Celles ayant une taille moyenne (entre 20 et 100 conducteurs) sont au nombre de 3 et les 2 entreprises restantes ont une taille considérée comme grande dans le pays.

### 3.1.2. Conditions 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. La plupart des entreprises interrogées déclarent avoir une activité internationale conjointement dans les pays de l'Est de l'Europe (notamment la Biélorussie et la Russie) et dans les pays de l'Ouest (Allemagne, France, Autriche, Italie, Espagne pour la plupart). La part de l'activité nationale est de moins de 10 %, voire nulle, pour toutes les entreprises interrogées.

#### **Véhicules**

Les véhicules sont exploités de façon intensive par les entreprises lituaniennes. Le recours au double équipage étant fréquent, le kilométrage annuel des véhicules atteint parfois des sommets de près de 240 000 km. Dans les entreprises où le double équipage n'est pas pratiqué, le kilométrage annuel d'un véhicule se situe entre 135 000 et 150 000 km. Ainsi, le nombre de jours d'exploitation est fonction du kilométrage et peut varier entre 220 jours et 300 jours.

En référentiel, un kilométrage de près de 152 000 km et une durée d'exploitation annuelle de 280 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 1 à 6 années supplémentaires. Il a été observé, lors des entretiens, que les véhicules exploités intensivement en double équipage sont souvent revendus à 1 350 000 km, soit après un total de 6 ans d'exploitation, avec une moyenne de 225 000 km/an. Les véhicules affichant un kilométrage annuel entre 130 000 et 150 000 km sont revendus après avoir atteint la barre de 1 200 000 km, après une durée d'exploitation de 8 à 9 ans.

La vitesse moyenne déclarée par les entreprises varie entre 62 km/h et 85 km/h, dépendant essentiellement des pays visités. La qualité des routes biélorusses, russes ou encore polonaises ne permettent pas d'atteindre une vitesse satisfaisante. En revanche, la Lituanie est dotée d'une infrastructure routière de qualité, à la hauteur des principaux pays de l'Ouest de l'Europe.

Les entreprises lituaniennes bénéficient d'une localisation stratégique entre l'Union Européenne et les marchés russophones. Grâce à cela, elles arrivent à revendre leurs véhicules sur ces derniers marchés à un prix avantageux qui représente près de 10 % à 12 % du prix d'achat.

#### **Carburant**

D'après les responsables des entreprises rencontrées, la consommation de leurs véhicules, en grande partie des véhicules de classes Euro 4 et Euro 5, varie entre 31 litres et 35 litres aux 100 km avec une concentration autour de 33,2 litres.

Une grande spécificité du pavillon lituanien concerne l'achat du carburant. En effet, profitant des voyages en Biélorussie et en Russie, les entreprises lituaniennes arrivent à baisser sensiblement leur facture de carburant. Les responsables disent privilégier une exploitation alternée entre l'Est et l'Ouest pour pouvoir se procurer du carburant en Russie et Biélorussie avant l'entrée du véhicule sur le territoire lituanien et d'utiliser le carburant acheté à moindre prix sur leurs trajets dans l'Union Européenne. Un plein de 1 500 litres de gasoil leur permettrait de conduire près de 4 500 km dans l'Union, soit 9 jours d'exploitation.

En effet, le règlement européen 1186/2009/CE du Conseil du 19 novembre 2009, relatif à l'établissement du régime communautaire des franchises douanières, permet une franchise douanière à l'importation de carburant contenu dans les réservoirs normaux des véhicules à moteur à usage commercial.

Le point 12 des Règles d'application des exonérations prévues à l'article 41, paragraphe 1, points 3 à 8, de la loi relative aux accises, approuvées par Décret du gouvernement n° 821, du 4 juin 2002 (Žin., 2002, n° 56-2264), reprend les dispositions prévues dans le Règlement européen et précise que les accises ne sont pas appliquées sur les produits énergétiques importés en Lituanie «s'ils sont présents dans **des véhicules routiers utilitaires à moteur destinés au transport de personnes ou de marchandises, y compris les tracteurs ou les véhicules tracteurs**, dans leurs réservoirs de carburant fixes mentionnés dans la documentation technique du fabricant (y compris les bouteilles de gaz, installées dans un véhicule dans le cadre d'une installation au gaz), à partir desquels ces produits énergétiques sont directement injectés dans des systèmes fixes de ravitaillement en carburant du véhicule ou sont utilisés pour les systèmes de refroidissement ou d'autres systèmes, dès lors que ces produits énergétiques sont utilisés dans le même véhicule que celui dans lequel ils ont été importés».

Concernant la réglementation lituanienne, en accord avec la réglementation européenne en vigueur et validée par la Cour de Justice de l'Union Européenne par l'arrêt du 19 juillet 2012 dans l'affaire C-250/11, le transport de carburant dans les réservoirs des véhicules à moteur ne dépassant pas 1 500 litres n'est pas soumis aux taxes douanières ni aux droits d'accises et n'est pas considéré comme une prestation de transport de matière dangereuse.

Ces réglementations européenne et lituanienne autorisent les transporteurs à entrer dans l'espace douanier de l'Union Européenne avec 1 500 litres de carburant acheté en Biélorussie ou en Russie sans avoir à verser des taxes d'importation. Rapportée à la consommation moyenne évaluée dans cette étude à 33,2 litres aux 100 km, cette quantité de carburant permet de réaliser plus de 4 500 km, soit l'équivalent d'un voyage aller-retour entre Vilnius, la capitale du pays, et Lyon ou Vilnius – Rome.

Les responsables des entreprises confirment ces hypothèses et disent acheter du carburant dans l'Union Européenne uniquement pour des longs trajets en Espagne ou au Portugal dans la limite de ce qui est nécessaire pour retourner en Lituanie. Ainsi, plus de 80 % du carburant utilisé par les transporteurs lituaniens seraient d'origine hors UE.

Concernant les prix, pour 80 % de leur carburant, les entreprises lituaniennes paieraient en moyenne 0,68 € TTC (TVA non récupérable) le litre de carburant en dehors de l'Union Européenne. Pour leurs achats dans l'Union Européenne, les 20 % restants, ils privilégient l'achat au Luxembourg, où les prix sont très compétitifs par rapport aux autres pays voisins, soit au prix de 0,99 € hors TVA en moyenne pour 2014.

Au final, avec le rapport d'approvisionnement décrit ci-dessus (80 % - 20 %) le litre de carburant coûterait 0,742 € aux transporteurs lituaniens contre 0,9961 € pour les transporteurs français (prix pondéré pompe/cuve, moyenne 2014, source CNR).



## **Maintenance et réparations**

Le poste maintenance et réparations reste difficile à chiffrer correctement en raison notamment des contrats de maintenance négociés dans le cadre du crédit-bail lors de l'achat des véhicules. Ces contrats supposent un coût de près de 1 500 € pour la maintenance, auquel il faudrait ajouter le coût d'éventuelles réparations hors garantie constructeur pour les 2 à 3 premières années d'exploitation du véhicule. Des calculs de contrôle de gestion effectués par plusieurs transporteurs affichent donc une moyenne de près de 3 400 € / an de coût de maintenance et réparations pour la période durant laquelle le véhicule est couvert par le contrat de maintenance constructeur.

Après l'achat du véhicule à la fin du crédit-bail, ce poste de coût monterait jusqu'à 6 000 € pour les véhicules les plus exploités.

Enfin, un coût du poste peut être estimé entre 4 550 € et 4 800 €. Cela est comparable aux données obtenues lors des autres études pays du CNR.

## **Pneumatiques**

Pour un véhicule réalisant 152 000 km par an, le coût des pneumatiques est estimé à 3 800 €/an. Ce poste de coût peut fortement varier d'une entreprise à une autre en fonction de la marque choisie et des caractéristiques des routes empruntées.

Selon les transporteurs lituaniens, les avantages de marques onéreuses peuvent s'avérer inutiles dans des conditions climatiques extrêmes dans les pays de l'Est ou sur des routes de mauvaise qualité. Ainsi, de plus en plus de transporteurs se tourneraient vers des pneumatiques d'origine asiatique parce qu'ils seraient de toute façon obligés de les changer plus souvent que pour d'autres transporteurs à l'Ouest de l'Europe.

## **Financement des véhicules**

Le recours au crédit-bail est quasi-généralisé, notamment grâce aux taux d'intérêt attractifs offerts par les constructeurs.

Le prix d'un ensemble 40T, de classe Euro 5, serait composé d'au moins 69 000 € pour le tracteur et de 22 500 € pour la semi-remorque, soit un prix de 90 500 € HT total pour l'ensemble. Pour les nouveaux véhicules de classe Euro 6 achetés, le prix du tracteur monterait à plus de 85 000 €.

Pour l'étude, le prix moyen de 74 000 € sera retenu pour le tracteur et 22 500 € pour la semi-remorque. Les taux d'intérêt pratiqués en 2014 seraient de près de 3,8 %. La valeur résiduelle du véhicule à la revente est estimée à 11 % du prix d'achat.

Pour le calcul du coût de financement et de détention du véhicule, la durée de détention retenue est de 7,5 ans pour le tracteur et de 11 ans pour la semi-remorque. Ainsi, ce poste de coût est estimé à plus de 12 300 €/an pour un ensemble 40T.

### **Péages**

Le coût annuel des péages pour les transporteurs lituaniens est fonction de la part de leur activité réalisée dans les pays hors UE où les routes sont gratuites, à quelques exceptions près en Russie.

Pour un transporteur réalisant en moyenne 30 % de son activité dans l'Est, c'est-à-dire sans péages et 70 % de son activité sur les territoires lituanien (près de 9 500 km/an), polonais (près de 32 000 km/an), allemand (près de 35 000 km/an) et français (près de 30 000 km/an), le coût annuel des péages serait de 10 813 €/an environ.

### **Assurances**

Comme en France, il existe deux principaux types d'assurance pour le véhicule, le tiers payant (assurance obligatoire) et le tout-risque (appelé Casco en Lituanie). Le total de l'assurance obligatoire et du « casco » coûte entre 2 200 € et 3 900 € par an et par tracteur. Les prix se concentrent autour de 2 400 €.

Pour la semi-remorque, le coût de l'assurance est de près de 500 € par an.

Le coût annuel des assurances pour un ensemble est donc de près de 2 900 € pour un transporteur ne représentant pas un taux d'accident important. Pour un véhicule haut de gamme, ce coût peut monter à plus de 3 950 €.

La valeur de référence retenue pour l'étude sera de 3100 € par an et par ensemble.

### **Coûts de structure**

Pendant les entretiens, 6 des 9 entreprises retenues pour cette étude ont déclaré avoir fait des calculs de prix de revient. Selon leurs calculs, le prix de revient d'un kilomètre se situe entre 0,74 € et 0,92 €. Ces mêmes entreprises ont déclaré avoir des coûts administratifs entre 8 % et 10 %, soit entre 0,06 € et 0,09 € au kilomètre.

Comme il n'y a pas de critère précis sur ce poste de coût, les coûts présentés ci-dessus sont purement indicatifs. Ils sont fortement dépendants de la nature des éléments inclus dans le calcul, ainsi que de la taille de l'entreprise.

## **3.2. Conditions d'exploitation des entreprises du TRM**

Les conditions d'embauche et le niveau de rémunération des conducteurs en Lituanie 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.

### 3.2.1. Etat du marché du travail

La Lituanie bénéficie d'une localisation géographique qui soutient directement le développement de son secteur du TRM. Ce même secteur d'activité est aussi considéré comme un levier de croissance pour l'économie du pays et plus précisément pour son commerce international.

Le pays joue donc un rôle d'intermédiaire entre la Russie et les pays de l'Union Européenne et son secteur du TRM est florissant, malgré la crise économique de 2008 qui a fragilisé l'économie locale.

Il y aurait constamment un besoin en conducteurs dans le secteur. Le pays compte déjà plus de 3 000 conducteurs immigrés. Le pavillon lituanien aurait besoin de plus de 8 000 nouveaux conducteurs pour pouvoir répondre aux demandes des donneurs d'ordre.

Les syndicats patronaux travaillent souvent avec le gouvernement afin de permettre l'embauche de conducteurs non européens pour pallier ce besoin important.

#### **Conditions de travail**

##### **Volume d'activité et kilométrage**

Les conducteurs lituaniens ont droit à 28 jours calendaires de congés payés, soit le minimum européen de 4 semaines. Ils déclarent prendre la totalité de leurs congés payés, étant donné que la réglementation lituanienne ne permet en aucun cas la compensation financière des congés payés non pris.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 247 jours par an, réalisant près de 134 000 km.

Le planning type pour un conducteur se compose d'une semaine passée en Biélorussie ou Russie et 2 semaines dans les pays de l'Union Européenne, notamment en Pologne, Allemagne, France ou Italie.

Comme indiqué ci-dessus, le double équipage est souvent pratiqué par les lituaniens. Les entreprises de transport soutiennent l'embauche des femmes, notamment les compagnes des conducteurs, pour confier aux couples des missions en double équipage.

##### **Heures de conduite et de travail**

Lors des entretiens dans les entreprises et avec les conducteurs, une partie du questionnaire porte sur les heures de travail et de conduite. En effet, les conducteurs confondent souvent ces deux notions, acceptant de facto que leur seul travail pris en considération soit la conduite.

Les conducteurs déclarent avoir conduit plus que ce que la réglementation européenne leur permet. En effet, lors des trajets à l'Est, hors UE, ils disent conduire plus qu'en Union Européenne. En moyenne, ils conduiraient près de 2 025 heures par an, soit 45 heures au-dessus du maximum européen. En revanche, lorsqu'ils sont interrogés sur leur temps de conduite hebdomadaire, ils répondent systématiquement qu'ils conduisent 45 heures par semaine, soit en parfaite harmonie avec la réglementation européenne.

## **Rémunération**

### **Point de vue de l'entreprise**

Les responsables interrogés ont répondu aux questions sur la rémunération des conducteurs avec une certaine réticence.

Pour plus de 80 % des cas, les conducteurs sont rémunérés à 1 301 litas (soit 377 €/mois). Leur salaire de base est parfois complété par de petits bonus d'ancienneté ou d'éco-conduite. Ensuite, ils bénéficient de frais de déplacement, dont le montant journalier peut aller jusqu'à 56 €/jour.

Selon les entreprises, le coût annuel d'un conducteur, cotisations et frais de déplacement compris, se situerait entre 17 000 € et 20 000 €.

### **Point de vue des conducteurs**

Selon les conducteurs, leur salaire est souvent basé sur leur productivité, à savoir sur le nombre de kilomètres qu'ils réalisent mensuellement. Le salaire de base est de près de 405 €, compatible avec les déclarations des entreprises. Ceux qui ont une ancienneté importante (de plus de 5 ans en général) disent bénéficier de primes d'ancienneté.

Ils recevraient souvent des bonus d'encouragement sur la base de leur consommation de carburant et leur accidentologie. Ils sont aussi souvent financièrement encouragés pour accepter des trajets difficiles, notamment dans les pays de l'Est.

La partie de leur rémunération fondée sur le kilométrage est représentée sous forme de frais de déplacement sur les fiches de paie. Le montant des frais de déplacement qu'on trouve sur les fiches de paie correspond donc uniquement à ces primes kilométriques et ne reflète pas le nombre réel de jours passés par un conducteur à l'étranger.

La part variable, proportionnelle au kilométrage, connaît des taux différents selon les pays opérés. Pour les pays de l'Est où les conditions de conduite sont mauvaises, les conducteurs disent recevoir jusqu'à 10 c€/km en plus de leur salaire de base. Pour les pays de l'Ouest (Allemagne et France), ils reçoivent près de 6 c€/km.

Au total, leur coût annuel d'un conducteur pour l'employeur peut être évalué à environ 18 000 €.

### 3.3. Observation des coûts du personnel de conduite

Pour permettre les comparaisons internationales, un profil de conducteur type pour la Lituanie est ici proposé, en détaillant le calcul réel pour le conducteur 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.

#### 3.3.1. Profil type d'un conducteur lituanien

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur international de longue distance,</li> <li>- Travail de 5,5 jours en moyenne par semaine,</li> <li>- Retour à la base uniquement un week-end sur trois,</li> <li>- Salaire brut relativement élevé par rapport au salaire minimum,</li> <li>- D'éventuelles primes pour la bonne conduite, pour l'éco-conduite, des primes de fin d'année,</li> <li>- Rémunération dépendante du volume de travail, paiement au kilomètre très répandu, le mode de calcul varie selon les entreprises,</li> <li>- Productivité élevée, travail 11 mois effectifs</li> <li>- Congés payés annuels de 28 jours calendaires pris en totalité.</li> </ul>
Kilométrage annuel réalisé	133 825 km
Nombre de jours de travail par an	247
Nombre de semaines d'activité par an	45
Nombre d'heures de conduite par an	2 025 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	18 007,46 €
Coût horaire de conduite en €	8,89 €
Coût kilométrique en €	0,13 €

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

<b>Recomposition du coût d'un conducteur</b>			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
<b>EMPLOYEUR</b>		<b>SALARIE</b>	
<b>Salaire Brut</b>	<b>480,00 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	<b>480,00 €</b>
Salaire brut fixe	405,00 €	Salaire brut fixe	405,00 €
Ancienneté	45,00 €	Ancienneté	45,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	30,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	30,00 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>156,48 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>43,20 €</b>
Pension (vieillesse, invalidité, survivants)	111,84 €	Pension (vieillesse, invalidité, survivants)	14,40 €
Assurance maladie-maternité -prestations en nature	14,40 €	Assurance maladie-maternité -prestations en nature	28,80 €
Assurance maladie-maternité -prestations en espèces	16,32 €		
Chômage	5,28 €		
Accidents du travail et maladies professionnelles	8,64 €	<b>Salaire net avant impôt</b>	<b>436,80 €</b>
		Impôt sur le revenu	44,64 €
<b>Salaire brut chargé</b>	<b>636,48 €</b>	<b>Salaire net d'impôt</b>	<b>392,16 €</b>
<b>Indemnités de déplacement</b>	<b>942,70 €</b>	<b>Indemnités de déplacement</b>	<b>942,70 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois d'activité effective</b>	<b>1 579,18 €</b>	<b>Revenu net avant IR d'un conducteur hors périodes de congés payés</b>	<b>1 379,50 €</b>
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	7 637,76 €	Revenu fixe net avant IR * 12 mois	5 241,60 €
Indemnités * 11 mois	10 369,70 €	Indemnités * 11 mois	10 134,03 €
<b>Coût annuel</b>	<b>18 007,46 €</b>	<b>Revenu annuel net avant IR</b>	<b>15 375,63 €</b>
<b>Présentation réelle</b>			
<b>Employeur</b>		<b>SALARIE</b>	
Salaire brut fixe déclaré	480,00 €	Salaire brut fixe garanti	480,00 €
Cotisations employeur	156,48 €	Cotisations salarié	43,20 €
Part de la rémunération sur laquelle les charges ne sont pas payées	942,70 €	Net garanti mensuel sur 12 mois avant IR	436,80 €
		Païement au kilomètre (€/km) complémentaire	0,077 €
		Kilométrage mensuel sur 11 mois	12 166 km
<b>Coût mensuel du salarié calculé à partir de son salaire net</b>	<b>1 579,18 €</b>	<b>Revenu net mensuel avant IR du salarié selon le kilométrage (lorsqu'il conduit)</b>	<b>1 378,45 €</b>
<b>Coût mensuel du salarié pendant les périodes d'inactivité (congés payés)</b>	<b>636,48 €</b>	<b>Revenu net avant IR du salarié pendant les congés payés (4 semaines)</b>	<b>436,80 €</b>

## 4. Bibliographie

### Sites internet visités entre janvier et octobre 2014

- <http://www.stat.gov.lt>;
- <http://www.transp.lt>;
- <http://www.europa.eu>;
- <http://www.esparama.lt/2014-2020-laikotarpis>
- <http://www.enmin.lt> 2013-2015 plano projektas
- <http://www.eu2013.lt/lt/vilnius-summit>
- [http://www.iru.org/en\\_media\\_press\\_pr?code=1172&lang=en](http://www.iru.org/en_media_press_pr?code=1172&lang=en)
- <http://www.lb.lt>;
- <http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ics/2013/204680.htm>
- [http://www.baltic-course.com/eng/good\\_for\\_business/?doc=87470](http://www.baltic-course.com/eng/good_for_business/?doc=87470)
- <http://www.tradingeconomics.com/lithuania/unemployment-rate>
- <http://countryeconomy.com/unemployment/lithuania?dr=2013-12>
- [http://aripd.org/journals/jeds/Vol\\_1\\_No\\_3\\_December\\_2013/2.pdf](http://aripd.org/journals/jeds/Vol_1_No_3_December_2013/2.pdf)
- <http://www.eia.gov/countries/country-data.cfm?fips=lh>
- [http://aripd.org/journals/jeds/Vol\\_1\\_No\\_3\\_December\\_2013/2.pdf](http://aripd.org/journals/jeds/Vol_1_No_3_December_2013/2.pdf)
- <http://www.sumin.lt/>
- [http://www.transp.lt/files/uploads//ES%20parama\\_EN.pdf](http://www.transp.lt/files/uploads//ES%20parama_EN.pdf)
- <http://www.litrail.lt>
- [http://www.portofklaipeda.lt/uploads/prezentacija\\_port/2014/2014\\_Klaipėdos\\_uostas%20ENG%20portalui.pdf%202014%2002%2018.pdf](http://www.portofklaipeda.lt/uploads/prezentacija_port/2014/2014_Klaipėdos_uostas%20ENG%20portalui.pdf%202014%2002%2018.pdf)
- <http://www.linava.lt>
- <http://lietuvoskeliai.lt>
- <http://www.lineka.lt/en/bendradarbiavimas>
- <http://www.vta.lt>
- <http://www.lakd.lt/>
- <http://www.doingbusiness.org/>
- <http://www.vmi.lt>
- <http://www.infolex.lt>
- [http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_e?p\\_id=191770](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_e?p_id=191770)
- [http://www.crowehorwath.net/uploadedfiles/lt/tabbed\\_content/lithuanian%20tax%20update%202013.pdf](http://www.crowehorwath.net/uploadedfiles/lt/tabbed_content/lithuanian%20tax%20update%202013.pdf)
- [http://www.tuvlita.lt/lt/transporto\\_priemoniu\\_mokestis](http://www.tuvlita.lt/lt/transporto_priemoniu_mokestis)
- [http://www.lra.lt/en.php/road\\_charges\\_and\\_tolls/user\\_charge\\_vignettes/8591](http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591)
- <http://www.finmin.lt/web/finmin/ak#atr>
- <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.07ABD2BD7815>
- [http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos\\_kryptys/keliai\\_ir\\_keliu\\_transportas/svarbiausi\\_sektori\\_au\\_veikla\\_reglamentuojantys\\_teises\\_aktai](http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_kryptys/keliai_ir_keliu_transportas/svarbiausi_sektori_au_veikla_reglamentuojantys_teises_aktai)