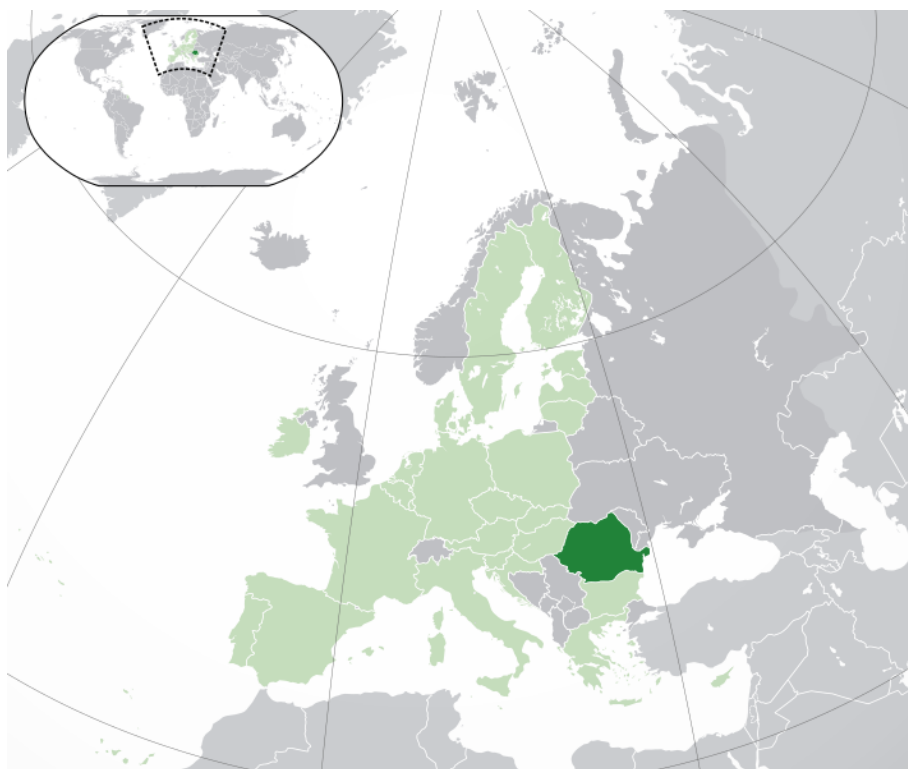


ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises roumain en 2024



Comité national routier

avec la collaboration de la fédération roumaine des
transporteurs routiers UNTRR (Uniunea Nationala a
Transportatorilor Rutieri din Romania)



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises roumain

Étude 2024

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Romania.svg>

AVERTISSEMENT

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM roumain réalisée en 2020, cette étude menée entre 2023 et 2024 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines informations ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2026. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de fin 2023.

Le cours du leu roumain variant entre 4,98 et 5,01 pour 1 euro pendant la période de réalisation de l'étude, le cours fixe moyen de 5 lei pour 1 euro sera utilisé pour l'intégralité de cette étude.

RESUME

Longtemps perçu comme un des pays les moins développés de l'Union européenne, la Roumanie prend son envol et se rapproche des standards européens. Le rattrapage économique en cours bat son plein et les effets se manifestent tant au niveau social qu'au niveau économique.

Le salaire minimum roumain passe de 115 €/mois au 1^{er} janvier 2007, date d'entrée du pays dans l'Union européenne, à 663 € début 2024, et à plus de 800 € en 2025, soit une multiplication par 7 sur 18 ans. Sur la même période, les indemnités de déplacement des salariés ont plus que doublé. Déployant cet important progrès, le pays espère stopper la fuite de sa main d'œuvre vers les pays de l'Ouest européen, tous secteurs confondus.

En parallèle, la réglementation européenne dans le domaine du TRM est mieux prise en compte. Sous la pression des contrôles et de critiques de ses homologues de l'Ouest, la Roumanie met en œuvre l'application des textes européens, se confortant aux conditions de travail réglementaires. Les coûts augmentent mais le pavillon gagne en efficacité et son image s'améliore.

En ce qui concerne les infrastructures, le réseau routier se développe. Souvent politisé, l'élargissement du réseau autoroutier semble finalement s'accélérer. Les lignes ferroviaires sont électrifiées et les principales villes du pays sont reliées.

En matière de coûts dans le secteur du TRM, deux événements marquent les dernières années. Premièrement, la guerre en Ukraine : elle empire les tensions sur le marché du travail en raison du départ de centaines de conducteurs ukrainiens, fait flamber le coût du carburant et gonfle celui des véhicules. Deuxièmement, les changements au niveau de la réglementation sociale locale et l'application des règles de conduite européennes opèrent une réorganisation du travail, induisant une baisse de productivité horaire et une hausse du coût des conducteurs. Selon les calculs du CNR, le coût horaire de conduite augmente de +14 % en trois ans. Le coût du carburant prend +49 % et la détention des véhicules + 56 %.

Au final, le coût kilométrique du pavillon roumain monte à 1,08 €, prenant plus de 30 % en quelques années.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ROUMAIN	11
1.1. LA ROUMANIE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ROUMAIN	12
1.2.1. POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	12
1.2.2. ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	17
1.2.3. LE TRM ROUMAIN EN 2024 - DONNEES CLES	19
1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ROUMANIE	23
1.3.1. FORMES D'ENTREPRISES	23
1.3.2. FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	24
1.3.3. REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	28
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ROUMAIN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	32
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	32
2.1.1. MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	33
2.1.2. MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	33
2.1.3. CARBURANT	34
2.1.4. ENTRETIEN & REPARATIONS	34
2.1.5. PNEUMATIQUES	35
2.1.6. PEAGES	35
2.1.7. ASSURANCES	35
2.1.8. TAXE A L'ESSIEU	35
2.1.9. COUTS DE STRUCTURE	36
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	36
2.2.1. CONDITIONS D'EMPLOI	36
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	39
3. BIBLIOGRAPHIE	41

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ROUMAIN

1.1. LA ROUMANIE EN BREF

Capitale	Bucarest
Superficie	238 398 km ²
Population	19 036 031 habitants (2025)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Roumain
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Nicușor Dan, depuis le 26 mai 2025
Premier ministre	Ilie Bolijan, depuis le 23 juin 2025
Ministre chargé des transports	Ciprian Șerban, depuis le 23 juin 2025
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 2007
Date d'adhésion à l'euro	pays non-membre de la zone euro 1 € = 5 lei roumains (RON)
Sièges au Parlement européen	33 sièges
Commissaire européen	Roxana Mînzatu, commissaire à l'Education, aux Emplois de qualité et aux Droits sociaux, depuis le 1 ^{er} décembre 2024
Croissance PIB réel (%)	+ 0,7 % (Eurostat, 2025)
Inflation – IPC (%)	+ 7,3 % (Eurostat, 2025)
Taux de chômage (% de la population active)	2,6 % (Eurostat, 2024)
Balance commerciale	-20,2 milliards d'euros (Commission européenne, 2025)
Salaire minimum mensuel brut	4 050 lei, soit près de 810 € au 1 ^{er} janvier 2026
Émissions de gaz à effet de serre	4,03 tonnes/habitant (2025)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ROUMAIN

1.2.1. POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports

La politique des transports en Roumanie s'appuie principalement sur le Master Plan général des transports (Master Planul General de Transport al României), adopté en 2016 et actualisé en 2021 pour la période 2021-2030, ainsi que sur le Plan national de relance et de résilience (PNRR) et le Programme Transport 2021-2027, qui constituent le cadre stratégique de développement des infrastructures. L'ensemble de ces documents s'inscrit dans la perspective de l'intégration du réseau roumain au réseau transeuropéen de transport (TEN-T) et de la transition écologique du secteur.¹

Les principaux objectifs poursuivis sont :

- Développer un système de transport moderne, sûr, performant et intermodal, capable de soutenir la compétitivité économique et la cohésion territoriale.
- Achever les principaux corridors du réseau transeuropéen de transport (TEN-T), afin de renforcer les connexions avec les États voisins, les ports de la mer Noire et les principaux marchés européens.
- Favoriser le report modal de la route vers le rail et les voies navigables intérieures, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les coûts environnementaux du transport.
- Accélérer la décarbonation du secteur des transports grâce au développement des carburants alternatifs, de l'électromobilité et de la numérisation des infrastructures.
- Améliorer la sécurité routière, la résilience des infrastructures et la gouvernance des investissements publics dans les transports.

En matière de transport routier, la priorité est donnée à l'extension du réseau autoroutier afin de résorber les déficits de connectivité entre les différentes régions du pays. Les investissements portent notamment sur les autoroutes A7 (Autoroute de Moldavie), reliant Bucarest au nord-est du pays, et A8 (Autoroute de l'Union), destinée à améliorer la liaison entre la Transylvanie et la Moldavie. Ces infrastructures constituent également des axes stratégiques du réseau TEN-T et bénéficient d'importants financements européens.²

¹ Gouvernement de la Roumanie, **Master Planul General de Transport al României** (adopté par la décision gouvernementale n° 666/2016, programme d'investissements actualisé par la décision gouvernementale n° 1312/2021).

² Commission européenne, **Romania's Recovery and Resilience Plan – Component 4: Sustainable Transport** (PNRR)

La Roumanie accorde également une place centrale à la modernisation du réseau ferroviaire. Les investissements visent la réhabilitation des principaux corridors européens, l'électrification de nouvelles lignes, l'amélioration des vitesses commerciales, la modernisation des gares ainsi que le renouvellement du matériel roulant. Les autorités souhaitent renforcer la compétitivité du rail pour le transport de voyageurs comme de marchandises et favoriser son intégration avec les autres modes de transport. ²

Les infrastructures portuaires et fluviales constituent un autre axe majeur de la politique nationale. La modernisation du port de Constanța, principal port de la mer Noire, ainsi que le développement de la navigation sur le Danube et des plateformes logistiques multimodales doivent permettre de renforcer le rôle de la Roumanie comme porte d'entrée des échanges entre l'Europe centrale, les Balkans et la région de la mer Noire.

Enfin, la politique roumaine des transports s'inscrit pleinement dans les objectifs européens de neutralité climatique. Le gouvernement prévoit le développement d'un réseau national d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et de stations d'avitaillement en carburants alternatifs, la mise en œuvre du principe du « pollueur-payeur », la poursuite de la numérisation des réseaux ainsi que le soutien aux technologies à faibles émissions, notamment l'hydrogène dans les transports lourds et ferroviaires.³

Infrastructures de transport et utilisation

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

2024	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	78,2%	16,6%	5,2%
Roumanie	55,4%	21,2%	23,4%

Source : Eurostat

Située au carrefour de l'Europe centrale, orientale et des Balkans, la Roumanie constitue un point de passage stratégique entre l'Union européenne, la région de la mer Noire et les pays du Caucase et d'Asie centrale. Elle partage des frontières avec la Hongrie, la Bulgarie, la Serbie, l'Ukraine et la République de Moldavie, ce qui lui confère un rôle majeur dans les corridors européens de transport. Les infrastructures sont principalement concentrées autour de Bucarest, mais également autour des pôles régionaux de Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Brașov, Craiova et Constanța. Le relief montagneux des Carpates constitue toutefois une contrainte importante au développement des infrastructures de transport, en particulier pour les liaisons entre la Transylvanie et les régions orientales et méridionales du pays.¹

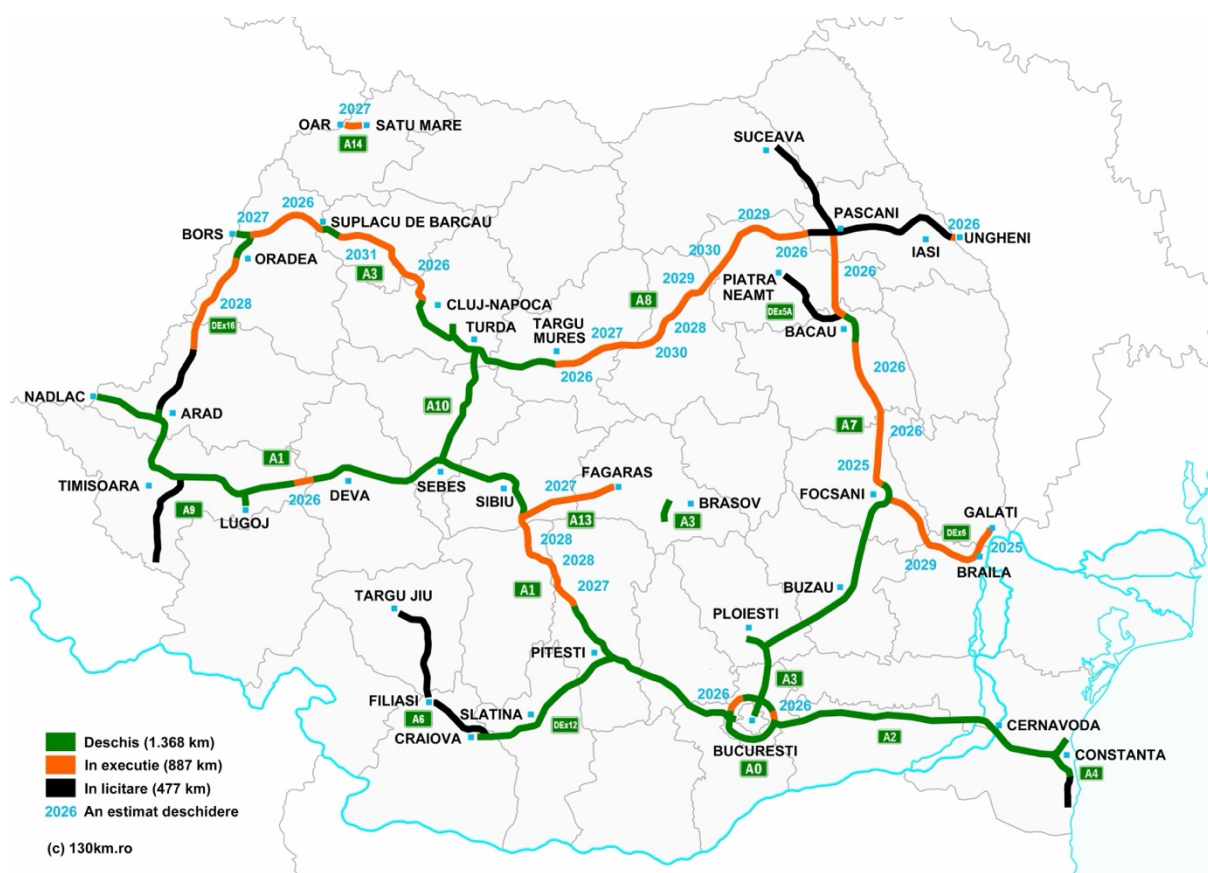
³ Commission européenne, **Romania – Final updated National Energy and Climate Plan (NECP) 2021-2030**, 2024.

Les principaux corridors de transport suivent deux axes majeurs du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) :

- le corridor Rhin-Danube, reliant la frontière hongroise (Nădlac, Arad) à Bucarest puis au port de Constanța sur la mer Noire ;
- le corridor Mer Baltique – Mer Noire – Mer Égée, qui traverse le nord-est du pays vers la République de Moldavie et l'Ukraine et renforce la connexion avec les États d'Europe orientale.²

Réseau d'autoroutes en Roumanie

(vert : en exploitation, orange : en construction, noir : planifié)



Le réseau autoroutier roumain demeure en développement. Longtemps limité par un sous-investissement chronique, il connaît une accélération importante depuis 2021 grâce aux financements du Plan national de relance et de résilience (PNRR) et des fonds de cohésion européens. Les priorités concernent notamment :

- l'achèvement de l'autoroute A1, reliant la frontière hongroise à Bucarest puis à Constanța via le réseau existant ;
- la construction de l'autoroute A7 (Autoroute de Moldavie) reliant Bucarest à Pașcani puis, à terme, à la frontière ukrainienne ;

- la réalisation progressive de l'autoroute A8 (Autoroute de l'Union) reliant Târgu Mureș à Iași et à la frontière moldave à travers les Carpates ;
- le développement du périphérique autoroutier de Bucarest (A0), destiné à améliorer la fluidité du trafic national et international.

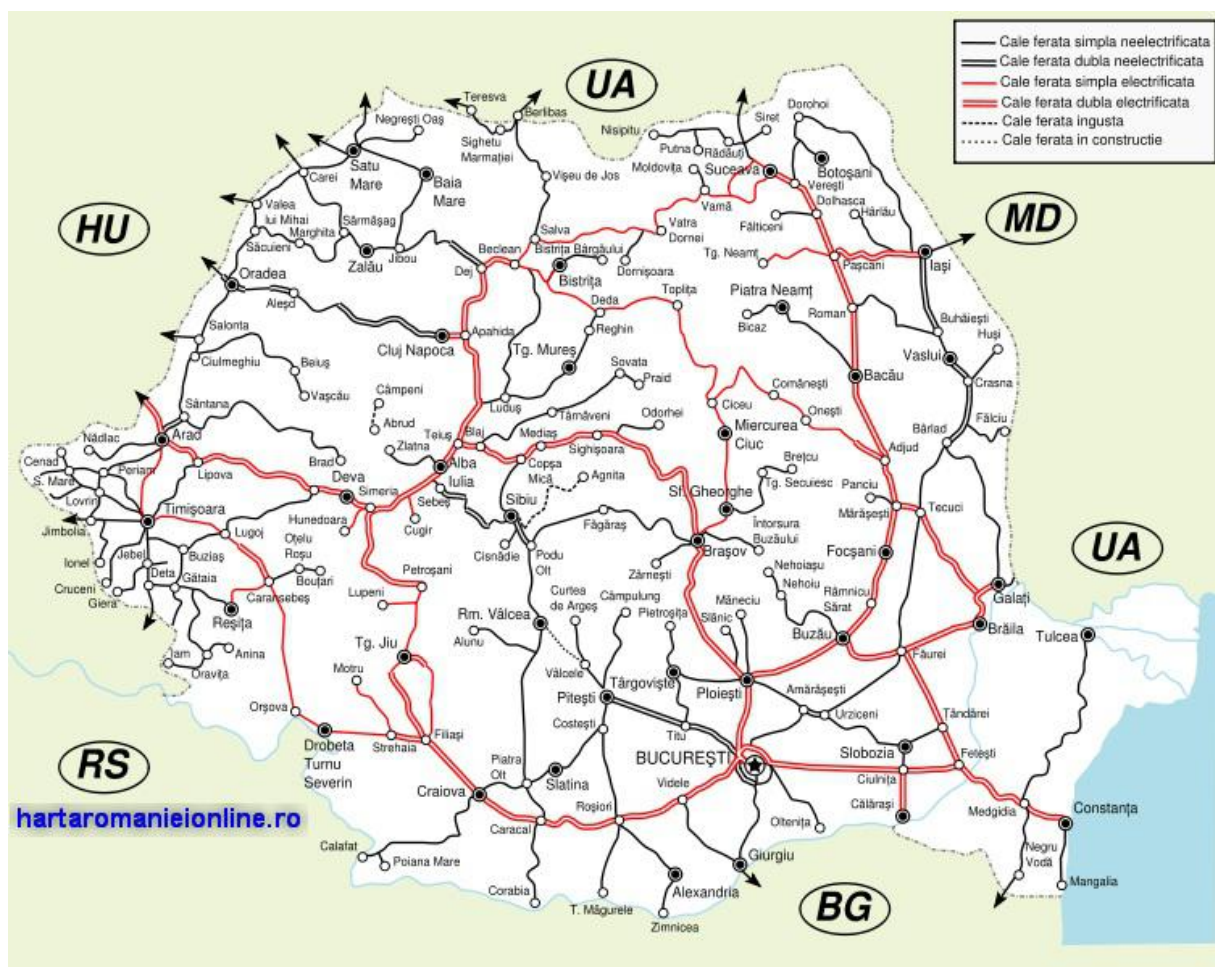
Le réseau routier national est administré par la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), entreprise publique placée sous l'autorité du ministère des Transports et des Infrastructures.

Selon la CNAIR, la Roumanie dispose de près de 1 300 km d'autoroutes en exploitation au début de l'année 2025, tandis que plusieurs centaines de kilomètres supplémentaires sont en construction, principalement sur les autoroutes A1, A7, A8 et A0.¹³

Si le transport de marchandises est largement dominé par la route, qui représente plus de la moitié du fret intérieur, le transport ferroviaire conserve néanmoins une part sensiblement plus élevée que la moyenne européenne, notamment grâce aux trafics internationaux et aux flux de marchandises transitant vers le port de Constanța.

Réseau ferroviaire roumain

(noir : non-électrifié ; rouge : électrifié ; ligne simple : voie simple ; ligne double : voie double, ligne pointillée : en construction)



Le réseau ferroviaire est géré par la société publique Compania Națională de Căi Ferate CFR SA, responsable des infrastructures, tandis que CFR Călători assure une partie des services voyageurs, aux côtés de plusieurs opérateurs privés.

Avec près de 10 600 km de lignes, dont environ 4 000 km électrifiés, le réseau ferroviaire roumain figure parmi les plus étendus d'Europe centrale et orientale. Les investissements portent principalement sur la modernisation des corridors européens, l'augmentation des vitesses commerciales (jusqu'à 160 km/h sur les principaux axes), la poursuite de l'électrification et la mise en place du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). À ce stade, la Roumanie ne prévoit pas la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse comparables aux LGV d'Europe occidentale, mais privilégie la modernisation du réseau existant.

Voies Navigables

Le transport de marchandises par voie navigable représente près du quart du transport de fret intérieur du pays, devant le ferroviaire. Le Danube et le port de Constanța en constituent des infrastructures stratégiques. Le Danube traverse le sud du pays sur plus de 1 000 km et appartient au corridor fluvial Rhin-Danube. Le port de Constanța, premier port de la mer Noire, joue un rôle essentiel dans les échanges avec l'Europe centrale, le Caucase et l'Asie, rôle encore renforcé depuis le début de la guerre en Ukraine.

Transport Aérien

Le transport aérien est dominé par l'aéroport international Henri Coandă de Bucarest, qui concentre la majorité du trafic passagers et de fret aérien du pays et assure des liaisons vers l'ensemble des principales destinations européennes ainsi que plusieurs destinations du Moyen-Orient. Des plateformes régionales importantes existent également à Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Sibiu, Craiova et Constanța, soutenant le développement économique des différentes régions.

Infrastructures de transport en Roumanie

	2024
Longueur des routes nationales	16 857 km
dont autoroutes	1 137 km
Autres routes départementales et communales	68 853 km
Longueur du réseau ferroviaire	19 625 km
dont réseau électrifié	8 501 km
Canaux navigables	179 km
Rivières navigables	2 584 km

1.2.2. ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Acteurs institutionnels

Ministère des Transports et des Infrastructures (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii – MTI)

Le ministère des Transports et des Infrastructures est chargé de définir et de mettre en œuvre la politique nationale des transports. Il élabore les stratégies sectorielles, prépare les projets législatifs, pilote les investissements dans les infrastructures et assure la coordination avec les politiques européennes, notamment dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (TEN-T), du Plan national de relance et de résilience (PNRR) et des fonds de cohésion. Le ministère exerce également la tutelle sur les principales entreprises publiques et agences intervenant dans les secteurs routier, ferroviaire, maritime et aérien.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR)

La Compagnie nationale d'administration des infrastructures routières est l'opérateur public chargé de la gestion du réseau national de routes et d'autoroutes. Placée sous la tutelle du ministère des Transports, elle assure la planification, la construction, l'entretien, la modernisation et l'exploitation des infrastructures routières d'intérêt national. Elle est également responsable de la gestion des péages, de la délivrance des autorisations de transport exceptionnel et de la conduite des grands projets autoroutiers financés par l'État et l'Union européenne.⁴

Autorité routière roumaine (Autoritatea Rutieră Română – ARR)

L'Autorité routière roumaine est l'organisme chargé de la régulation technique et administrative du transport routier. Elle délivre les licences communautaires, les autorisations d'accès à la profession, les certificats de compétence professionnelle des transporteurs et des conducteurs ainsi que les agréments des centres de formation. Elle contrôle également le respect des conditions d'accès au marché et contribue à l'application de la réglementation européenne dans le secteur du transport routier.⁵

⁴ Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), *Statut et missions* ; rapports annuels 2024.

⁵ Autoritatea Rutieră Română (ARR), *Organisation, missions et délivrance des licences communautaires*.

Inspection nationale du contrôle du transport routier (Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier – ISCTR)

L'ISCTR est l'autorité nationale chargée du contrôle du transport routier. Ses inspecteurs réalisent des contrôles sur route et dans les entreprises afin de vérifier le respect de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos, aux masses et dimensions des véhicules, au cabotage, au transport de marchandises dangereuses ainsi qu'aux conditions d'accès au marché. L'organisme participe également aux opérations conjointes de contrôle menées avec les autres États membres de l'Union européenne.⁶

Organisations professionnelles du transport routier de marchandises

UNTRR (Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România)

L'Union nationale des transporteurs routiers de Roumanie est la principale organisation représentative des entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs. Créée en 1990, elle rassemble plusieurs milliers d'entreprises et représente le secteur auprès des autorités nationales, des institutions européennes ainsi que des organisations professionnelles internationales telles que l'IRU.

L'association intervient activement dans l'élaboration des politiques publiques concernant le transport routier. Ses principaux axes d'action sont les suivants :

- défendre les intérêts des transporteurs roumains auprès du gouvernement et des institutions européennes ;
- promouvoir un marché européen du transport ouvert et fondé sur une concurrence équitable ;
- demander une application harmonisée du Paquet Mobilité afin de limiter les charges administratives pesant sur les entreprises ;
- soutenir le développement des infrastructures routières et des aires de stationnement sécurisées ;
- accompagner la transition énergétique du secteur en veillant à préserver la compétitivité des entreprises ;
- défendre le maintien des accords facilitant les échanges entre l'Union européenne, l'Ukraine et la République de Moldavie, tout en demandant une concurrence équilibrée entre les opérateurs.⁷

⁶ Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), *Organisation et compétences*.

⁷ Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), positions officielles, communiqués relatifs au Paquet Mobilité, aux relations UE-Ukraine et aux infrastructures ; IRU, profil de l'organisation.

Une seconde organisation, **FORT (Federația Operatorilor Români de Transport)**, représente également les intérêts des entreprises de transport routier, principalement des PME, et participe aux consultations nationales sur les évolutions réglementaires du secteur.

Représentations syndicales

Le secteur du transport routier est représenté par plusieurs organisations syndicales affiliées aux principales confédérations nationales. La plus importante est la Fédération nationale des syndicats des transports (Federația Națională a Sindicatelor din Transporturi), affiliée à la confédération BNS (Blocul Național Sindical). D'autres organisations sont affiliées à Cartel Alfa ou à CNSLR-Frăția.

Les organisations syndicales négocient les conventions collectives sectorielles et interviennent principalement sur les questions de rémunération, de conditions de travail, de temps de conduite et de repos, de formation professionnelle ainsi que de santé et de sécurité au travail. Elles participent également au dialogue social avec les organisations patronales et le ministère des Transports lors des réformes touchant au secteur.

1.2.3. LE TRM ROUMAIN EN 2024 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon roumain en 2024

Structure du TRM sous pavillon roumain en 2024

2024	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	322 610	67 357	100,0%	209	4 673
Transport national	267 721	24 029	35,7%	90	1 659
Transport international	54 889	43 328	64,3%	789	3 015
<i>dont transport international marchandises chargées en Roumanie</i>	9 607	12 760	18,9%	1 328	946
<i>dont transport international marchandises déchargées en Roumanie</i>	7 862	10 324	15,3%	1 313	686
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	26 209	17 524	26,0%	669	1 174
<i>dont cabotage</i>	11 212	2 719	4,0%	243	207

Source : Eurostat

Avec plus de 64 % de l'activité totale, le pavillon roumain est clairement orienté à l'internationale. En effet, le pays, devenu récemment un centre de production industriel pour bon nombre d'entreprises occidentales, génère beaucoup d'activité routière. A cela s'ajoute sa position géographique qui relie l'Union européenne à l'Ukraine et à la Turquie. Le pavillon roumain bénéficie de cet élan pour se développer principalement sur les marchés allemand et français ainsi que sur les liaisons entre différents pays de l'Ouest européen. Ainsi, son volume d'activité entre pays tiers représente un quart de l'activité totale.

Évolution du TRM sous pavillon roumain

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

En millions de t-km	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TCAM*
TOTAL	35 136	39 023	48 176	54 704	58 762	61 042	55 027	61 849	64 353	65 249	67 357	6,72%
Transport national	12 136	12 068	13 140	13 548	14 358	16 675	17 281	20 458	21 994	22 313	24 029	7,07%
Transport international	23 000	26 955	35 036	41 156	44 404	44 367	37 746	41 391	42 359	42 935	43 328	6,54%

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

L'activité du pavillon roumain est en constante augmentation depuis 10 ans, si on ignore la période de la crise sanitaire de Covid de 2020. Le transport national et le transport international progressent à des rythmes similaires avec un taux moyen autour de 7 % depuis 10 ans.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon roumain dans les 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TCAM*
Cabotage sous pavillon roumain	1 403	1 755	3 038	3 921	3 725	4 083	3 404	3 183	2 874	2 894	2 719	7%
<i>en Allemagne</i>	472	582	1 139	1 264	1 185	1 119	826	1 040	934	1 038	829	6%
<i>en France</i>	431	481	807	1 196	1 036	1 171	932	707	689	652	630	4%
<i>en Italie</i>	208	155	294	413	282	305	321	398	329	273	231	1%
Part du cabotage pour le pavillon roumain (%)	4,0	4,5	6,3	7,2	6,3	6,7	6,2	5,1	4,5	4,4	4,0	-

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

L'évolution de l'activité de cabotage du pavillon roumain suit la même trajectoire que celle de son activité internationale totale. Parmi les pays les plus cabotés, l'Allemagne accueille près d'un tiers du cabotage roumain. Les trois premiers pays cabotés concentrent ensemble 62 % du cabotage du pavillon roumain.

Le cabotage en Roumanie

En millions de tonnes-kilomètres	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TCAM
Cabotage en Roumanie	57	74	64	108	64	79	33	82	64	69	114	7,18%
Taux de pénétration du cabotage*	0,47%	0,61%	0,48%	0,79%	0,44%	0,47%	0,19%	0,40%	0,29%	0,31%	0,47%	-
Part de marché du cabotage**	0,89%	1,13%	0,88%	1,50%	0,79%	0,85%	0,34%	0,68%	0,49%	0,51%	0,78%	-

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

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

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

Le cabotage d'autres pavillons européens sur le territoire de la Roumanie reste une activité négligeable dont le taux de pénétration ne dépasse pas 1 %. Les principaux pavillons caboteurs en Roumanie sont les pavillons bulgare et hongrois.

Entreprises de TRM

Selon les statistiques Eurostat, il y aurait près de 43 000 entreprises de transport routier de marchandises en Roumanie pour plus de 164 000 salariés. Selon les informations recueillies sur place, le nombre d'entreprises comprendrait aussi les conducteurs inscrits en tant qu'auto-entrepreneurs, sans véhicule. En réalité, le nombre d'entreprises de TRM au sens européen serait plutôt proche de 30 000 pour une flotte nationale de plus de 155 000 véhicules.

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Roumanie	
	2023
Nombre d'entreprises	43 427
Nombre de personnes employées	174 550
Nombre de salariés	164 321
Chiffre d'affaires	15 258 210 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	11 546 390 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	467 840 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	400 k€
Dépenses de personnel	1 603 600 k€
dont salaires et assimilés	1 559 100 k€
dont charges sociales	44 500 k€
Taux de charges apparent	2,9%
Excédent brut d'exploitation	2 142 740 k€

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

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Il existe peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Roumanie. Les données officielles publiées par Eurostat ne représenteraient pas tout à fait la réalité du terrain mais donnent une idée de l'évolution du pavillon sur les 6 dernières années.

Statistiques sur les véhicules en Roumanie							
		2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tracteurs routiers	Total	146 946	152 601	161 100	167 926	175 328	184 953
	Moins de 2 ans	11 532	8 039	7 204	10 066	12 469	13 149
	De 2 à 5 ans	20 921	21 186	18 944	14 664	12 399	13 326
	De 5 à 10 ans	36 756	41 118	44 346	45 433	45 543	45 415
	De 10 à 20 ans	64 400	65 403	68 307	70 883	74 105	78 048
	Plus de 20 ans	13 337	16 855	22 299	26 880	30 812	35 015
Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes	Total	145 927	149 888	152 945	155 351	158 810	162 828
	Moins de 2 ans	3 070	3 496	3 643	3 364	3 545	4 221
	De 2 à 5 ans	3 665	3 928	4 449	5 027	5 643	5 261
	De 5 à 10 ans	7 068	7 192	7 080	7 250	7 801	9 148
	De 10 à 20 ans	56 707	56 045	53 071	49 961	47 252	44 950
	Plus de 20 ans	75 417	79 227	84 702	89 749	94 569	99 248
Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes	Total	797 135	839 103	877 319	904 827	925 750	956 895
	Moins de 2 ans	35 347	30 892	29 735	29 754	27 410	32 330
	De 2 à 5 ans	46 311	53 166	55 729	52 472	49 366	45 371
	De 5 à 10 ans	76 287	82 619	86 957	92 352	100 143	107 914
	De 10 à 20 ans	461 843	456 711	442 492	421 684	393 884	366 418
	Plus de 20 ans	177 347	215 715	262 406	308 565	354 947	404 862

Source : Eurostat

Statistiques sur les véhicules en Roumanie - 2							
		2019	2020	2021	2022	2023	2023
Semi-remorques	Total	129 862	137 850	147 513	156 501	164 557	173 071
	20 000 kg ou moins	1 128	1 191	1 264	1 354	1 458	1 520
	de 20 001 à 30 000 kg	4 260	4 321	4 388	4 464	4 557	4 717
	de 30 001 à 40 000 kg	115 924	122 568	130 723	138 037	144 056	150 682
	plus de 40 000 kg	8 550	9 770	11 138	12 646	14 486	16 152
Remorques	Total	337 263	362 920	390 599	416 637	443 450	473 292
	750 kg ou moins	184 613	201 065	219 771	237 417	255 555	275 667
	de 751 à 3 500 kg	109 563	118 335	126 865	134 912	143 208	152 351
	de 3 501 à 10 000 kg	22 550	22 469	22 370	22 226	22 123	22 084
	plus de 10 000 kg	20 537	21 051	21 593	22 082	22 564	23 190

nd : non disponible

Source : Eurostat

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

1.3.1. FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Roumanie et leurs caractéristiques principales	
Sociétés de personnes	
Personne physique autorisée - auto-entrepreneur (Persoană Fizică Autorizată - PFA)	
Nombre de partenaires et d'associés :	une seule personne physique, 3 employés maximum
Capital minimum et/ou maximum :	pas de capital minimum requis
Responsabilité des associés :	la responsabilité est illimitée
Entreprise individuelle (Întreprindere Individuală - II)	
Nombre de partenaires et d'associés :	une seule personne physique, 8 employés maximum
Capital minimum et/ou maximum :	pas de capital minimum requis
Responsabilité des associés :	la responsabilité est illimitée
Société en nom collectif, (simple ou par actions) (Societatea în nume colectiv - SNC)	
Nombre de partenaires et d'associés :	minimum 2 partenaires, personnes physiques, l'une en tant qu'associé (partenaire actif) et l'autre en tant que commanditaire (partenaire passif)
Capital minimum et/ou maximum :	pas de capital minimum requis
Responsabilité des associés :	Les associés d'une société en nom collectif et les associés commanditaires d'une société en commandite simple ou d'une société en commandite par actions sont solidairement et indéfiniment responsables des dettes de la société.
Sociétés de capitaux	
Société à responsabilité limitée (Societate cu Răspundere Limitată - SRL)	
Nombre d'associés :	un ou plus, maximum 50
Capital minimum et/ou maximum :	1 RON minimum
Responsabilité des associés :	la responsabilité des associés est limitée au montant des apports
Société anonyme (Societate pe Acțiuni - SA)	
Nombre de partenaires et d'associés :	minimum 2 associés, pas de limite sur le nombre d'associés
Capital minimum et/ou maximum :	90 000 RON minimum
Responsabilité des associés :	la responsabilité des associés est limitée au montant des apports
Société par actions simplifiée (SAS)	
Nombre de partenaires et d'associés :	minimum 2 associés, pas de limite sur le nombre d'associés
Capital minimum et/ou maximum :	90 000 RON minimum
Responsabilité des associés :	la responsabilité des associés est limitée au montant des apports

Source : BNP Paribas

1.3.2. FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

En ce qui concerne l'impôt sur les sociétés, il n'y a pas eu de changement notable depuis la dernière version de l'étude sur le TRM roumain de 2017. Pour rappel, le taux de l'impôt sur les sociétés en Roumanie a été ramené de 38 % en 1995 à 16 % mi-2005. Le taux est resté inchangé depuis.

Le 1^{er} février 2013, un régime fiscal appelé le « régime spécifique des microentreprises » a été introduit. Les plafonds de chiffres d'affaires qui fixent les seuils de déclenchement du taux d'imposition supérieur ont pourtant été revus à la baisse en 2025 et en 2026. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2026, les petites entreprises dont le chiffre d'affaires ne dépasse pas 100 000 € (contrairement à 1 million d'euros en 2020, 500 000 € en 2024 et 250 000 € en 2025) sont imposées à hauteur de 1 % de leur chiffre d'affaires si elles ont au moins un salarié. Au-delà, elles sont imposées à hauteur de 16 % sur leurs bénéfices. Le taux de 3 % d'imposition sur le chiffre d'affaires a été supprimé début 2026.

Les entreprises souhaitant passer sous le régime de l'imposition des bénéfices doivent avoir un capital social souscrit d'un minimum de 45 000 lei, soit 900 euros et 2 salariés au moins. Toutes les nouvelles sociétés, sans distinction de leur taille, sont soumises au régime des microentreprises pendant leur première année fiscale.

Les avantages fiscaux de certains secteurs économiques (l'informatique, l'agriculture et la construction) ont également été supprimés.

T.V.A.

Le taux standard de la TVA en Roumanie est passé de 19 % à 21 % à compter du mois d'août 2025. Parallèlement, le taux réduit de 9 % a été revu à la hausse pour atteindre 11 %. Ce dernier est appliqué sur certains produits alimentaires et culturels, les médicaments, les équipements médicaux. Le second taux « super » réduit de 5 % a été supprimé.

Taxe à l'essieu ou Taxe sur les moyens de transport (Impozitul pe mijloacele de transport)

Toute personne qui possède un moyen de transport (comprendre véhicules à moteur et remorques) immatriculé en Roumanie doit acquitter une taxe annuelle sur ce moyen de transport, sauf exceptions. La taxe sur les moyens de transport est payée au budget local de l'unité administrative territoriale où l'entreprise a son siège. Dans le cas où un moyen de transport est lié à un contrat de crédit-bail, la taxe est due par le locataire pendant toute la durée du contrat. Les montants de la taxe restent inchangés depuis la dernière étude sur le TRM en Roumanie du CNR datant de 2020.

Taxe à l'essieu pour les porteurs avec un PTAC de 12 tonnes ou plus en Roumanie - inchangé depuis 2020

Nombre d'essieux	PTAC (kg)	Montant de la taxe annuelle selon le type de suspension en RON		Montant de la taxe annuelle selon le type de suspension en €	
		Suspension pneumatique ou équivalent	Autres types de suspension	Suspension pneumatique ou équivalent	Autres types de suspension
2 essieux	12 000 – 12 999	- RON	133 RON	- €	26,60 €
	13 000 – 13 999	133 RON	367 RON	26,60 €	73,40 €
	14 000 – 14 999	367 RON	517 RON	73,40 €	103,40 €
	15 000 et plus	517 RON	1 169 RON	103,40 €	233,80 €
3 essieux	15 000 – 16 999	133 RON	231 RON	26,60 €	46,20 €
	17 000 – 18 999	231 RON	474 RON	46,20 €	94,80 €
	19 000 – 20 999	474 RON	615 RON	94,80 €	123,00 €
	21 000 – 22 999	615 RON	947 RON	123,00 €	189,40 €
	23 000 – 24 999	947 RON	1 472 RON	189,40 €	294,40 €
	25 000 et plus	947 RON	1 472 RON	189,40 €	294,40 €
4 essieux	23 000 – 24 999	615 RON	623 RON	123,00 €	124,60 €
	25 000 – 26 999	623 RON	973 RON	124,60 €	194,60 €
	27 000 – 28 999	973 RON	1 545 RON	194,60 €	309,00 €
	29 000 – 30 999	1 545 RON	2 291 RON	309,00 €	458,20 €
	31 000 et plus	1 545 RON	2 291 RON	309,00 €	458,20 €

Taxe à l'essieu pour les ensembles tracteur + semi-remorque - inchangé depuis 2020

Nombre d'essieux	PTAC (kg)	Montant de la taxe annuelle selon le type de suspension en RON		Montant de la taxe annuelle selon le type de suspension en €	
		Suspension hydraulique ou équivalent	Autres types de suspension	Suspension hydraulique ou équivalent	Autres types de suspension
2+1 essieux	12 000 – 13 999	- RON	- RON	- €	- €
	14 000 – 15 999	- RON	- RON	- €	- €
	16 000 – 17 999	- RON	60 RON	- €	12,00 €
	18 000 – 19 999	60 RON	137 RON	12,00 €	27,40 €
	20 000 – 21 999	137 RON	320 RON	27,40 €	64,00 €
	22 000 – 22 999	320 RON	414 RON	64,00 €	82,80 €
	23 000 – 24 999	414 RON	747 RON	82,80 €	149,40 €
	25 000 et plus	747 RON	128 RON	149,40 €	25,60 €
2+2 essieux	23 000 – 24 999	128 RON	299 RON	25,60 €	59,80 €
	25 000 – 25 999	299 RON	491 RON	59,80 €	98,20 €
	26 000 – 27 999	491 RON	721 RON	98,20 €	144,20 €
	28 000 – 28 999	721 RON	871 RON	144,20 €	174,20 €
	29 000 – 30 999	871 RON	1 429 RON	174,20 €	285,80 €
	31 000 – 32 999	1 429 RON	1 984 RON	285,80 €	396,80 €
	33 000 – 35 999	1 984 RON	3 012 RON	396,80 €	602,40 €
	36 000 et plus	1 984 RON	3 012 RON	396,80 €	602,40 €
2+3 essieux	36 000 – 37 999	1 579 RON	2 197 RON	315,80 €	439,40 €
	38 000 et plus	2 197 RON	2 986 RON	439,40 €	597,20 €
3+2 essieux	36 000 – 37 999	1 395 RON	1 937 RON	279,00 €	387,40 €
	38 000 – 39 999	1 937 RON	2 679 RON	387,40 €	535,80 €
	40 000 – 43 999	2 679 RON	3 963 RON	535,80 €	792,60 €
	44 000 et plus	2 679 RON	3 963 RON	535,80 €	792,60 €
3+3 essieux ou plus	36 000 – 37 999	794 RON	960 RON	158,80 €	192,00 €
	38 000 – 39 999	960 RON	1 434 RON	192,00 €	286,80 €
	40 000 – 43 999	1 434 RON	2 283 RON	286,80 €	456,60 €
	44 000 et plus	1 434 RON	2 283 RON	286,80 €	456,60 €

Source : Code général des impôts roumain disponible sur www.noulcodfiscal.ro

Péages – Vinieta rutiera

En Roumanie, les camions doivent avoir une vignette électronique pour emprunter les routes et autoroutes nationales, soit sur plus de 4 400 km de routes au total. Ce système exige que tous les usagers de la route contribuent à l'entretien des routes. La vignette est obligatoire non seulement sur les autoroutes mais également sur les autres routes nationales situées en dehors des communautés urbaines. Il convient toutefois de noter que les ponts, en particulier ceux qui enjambent le Danube, ont des tarifs différents.

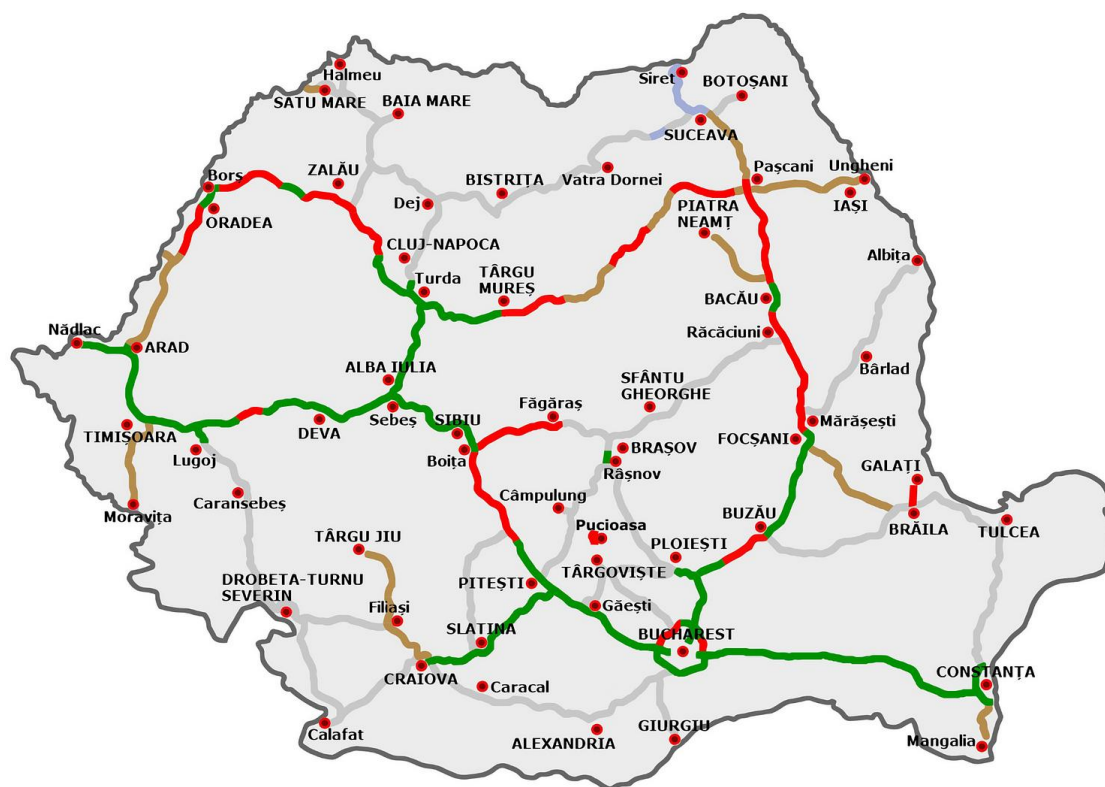
L'achat de la vignette se fait de façon électronique sur internet ou aux points de vente agréés, souvent disponibles dans les stations-services. Le tableau suivant indique les prix des vignettes selon le type de véhicule et la durée de validité. Aucun remboursement n'est accordé pour les vignettes non utilisées ou utilisées partiellement dans le temps, mais une demande peut être effectuée pour changer la plaque d'immatriculation enregistrée pour la vignette annuelle.

Péages - Roumanie - 2026					
Véhicules dont le PTAC est entre 0 et 3,5 tonnes (inclus)					
Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	60 jours	365 jours
indifférent	10,00 €	13,50 €	21,50 €	34,00 €	114,00 €
Véhicules dont le PTAC est entre 3,5 tonnes et 7,5 tonnes (inclus)					
Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	60 jours	365 jours
indifférent	7,50 €	19,00 €	38,00 €	n/d	380,00 €
Véhicules dont le PTAC est entre 7,5 tonnes et 12 tonnes (inclus)					
Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	60 jours	365 jours
indifférent	13,00 €	33,00 €	66,50 €	n/d	665,00 €
Véhicules dont le PTAC est supérieur à 12 000 kg					
Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	60 jours	365 jours
Jusqu'à 3 essieux	17,00 €	42,50 €	85,50 €	n/d	855,00 €
4 essieux et plus	28,50 €	71,00 €	142,50 €	n/d	1 425,00 €

Source : Roviniete.ro

Pour les poids lourds, les ponts frontaliers de Calafat-Vidin et de Giurgiu-Rousse entre la Roumanie et la Bulgarie, ainsi que des ponts des autoroutes de Fetesti-Cernavoda et de Giurgeni-Vadui Oii, sont soumis à une tarification spéciale. Les tarifs sont souvent mis à jour et leurs montants actuels peuvent être consultés sur le site internet de l'UNTRR : <https://www.untrr.ro/road-transport-information/bridge-tolls.html#.YDvJOV1Kjt0>

La carte suivante représente le réseau routier et autoroutier roumain soumis au paiement de la vignette.



Source : www.rovinieta.ro

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Roumanie a mis en place un système de droits d'accises, en appliquant le minimum de 33 €/hl. Ce montant est converti à la monnaie locale une fois par an par la Commission européenne au moment de la publication de la note annuelle. Sur l'année qui suit, le taux de change retenu pour veiller au respect du minimum communautaire n'évolue pas même si la monnaie locale perd de sa valeur sur la même période.

Les entreprises de transport bénéficient depuis 2014 d'un système de remboursement des droits d'accises. Il n'est pas plafonné en volume. En principe, ce remboursement n'est déclenché que si le droit d'accise appliqué au gazole à usage privé est supérieur au plancher européen (33 €/hl).

Au 16 mars 2026, les droits d'accises s'élèvent à 280,43 RON/hl, soit 55,17 €/hl. Ainsi, le remboursement partiel est de 65 RON/hl, soit 12,79 €/hl. Il s'applique du 1^{er} janvier 2026 au 31 mars 2026.

Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 42,38 €/hl.

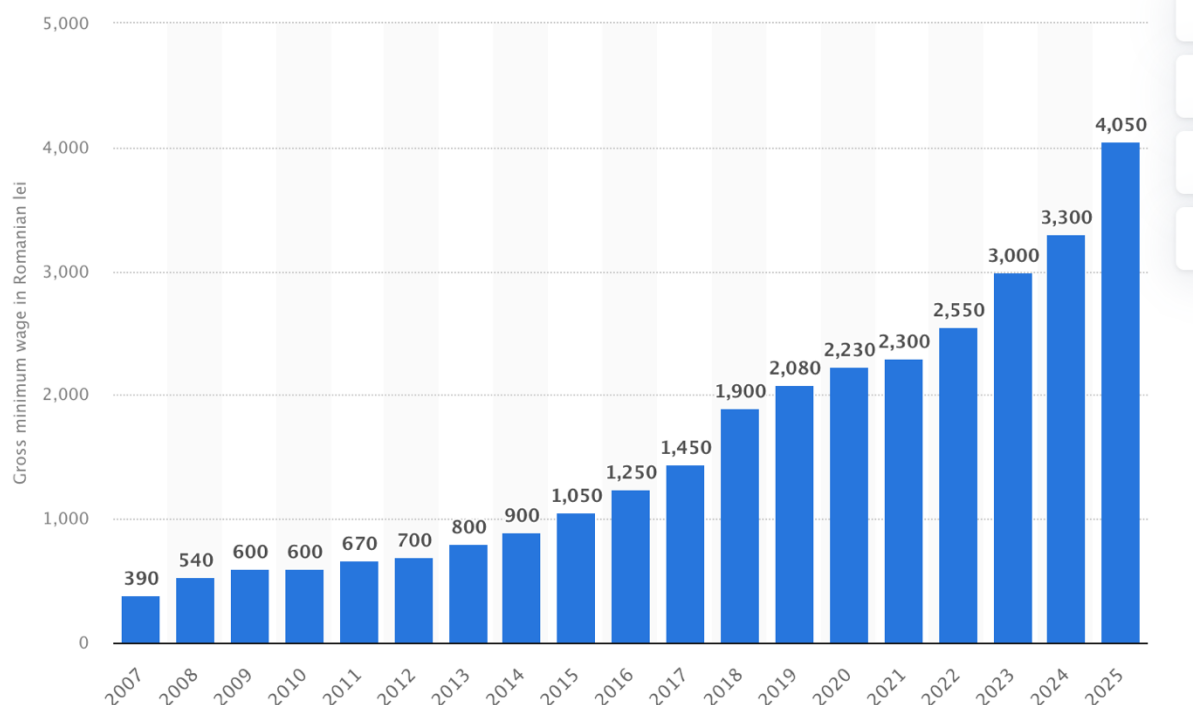
1.3.3. REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

En ce qui concerne l'évolution du salaire minimum interprofessionnel, le cas de la Roumanie est assez singulier. Début 2016, soit neuf ans après l'entrée du pays dans l'Union européenne, le pays affichait encore un salaire minimum interprofessionnel relativement bas, de près de 232 € bruts par mois. A l'époque, le taux de cotisations de l'employeur était de 22,84 % et celui de l'employé de 16,50 %. Ainsi, le coût total pour l'employeur d'un salarié embauché au salaire minimum en 2016 était de 285 €/mois charges comprises pour un net de 194 €.

Conséquence de profondes réformes, une grande partie des cotisations de l'employeur a été transférée vers le salarié à partir de janvier 2018. Dès lors, le taux de cotisations sociales de l'employeur passe à 2,25 % tandis que celui du salarié monte à 35 %. Pour équilibrer le système, le gouvernement a augmenté fortement le salaire minimum pour arriver à plus de 466 € par mois début 2020, soit une augmentation de plus de 100 % en 4 ans. Depuis, les gouvernements successifs ont accordé des augmentations significatives au salaire minimum pour l'amener à plus de 800 € par mois à compter de 2025. Fin juillet 2026, le salaire minimum devrait atteindre 4 325 RON, soit 865 €.

Évolution du salaire minimum en Roumanie entre 2007 et 2026 (valeurs en leu roumain)



© Statista 2026

Evolution du salaire minimum brut en Roumanie				
Date	Montant mensuel en RON	Evolution annuelle en RON	Montant mensuel en €	Evolution annuelle en €
01.01.2026	4 050 RON	0,0%	797,00 €	-2,1%
01.01.2025	4 050 RON	22,7%	814,00 €	22,8%
01.01.2024	3 300 RON	10,0%	663,00 €	9,4%
01.01.2023	3 000 RON	17,6%	606,00 €	17,4%
01.01.2022	2 550 RON	10,9%	516,00 €	9,3%
01.01.2021	2 300 RON	3,1%	472,18 €	1,3%
01.01.2020	2 230 RON	7,2%	466,23 €	4,5%
01.01.2019	2 080 RON	9,5%	446,02 €	9,4%
01.01.2018	1 900 RON	52,0%	407,86 €	48,1%
01.07.2017	1 450 RON		318,52 €	
01.01.2017	1 250 RON	19,0%	275,39 €	18,7%
01.07.2016	1 250 RON		276,34 €	
01.01.2016	1 050 RON	7,7%	232,10 €	6,7%
01.07.2015	1 050 RON		234,77 €	
01.01.2015	975 RON	14,7%	217,50 €	14,4%
01.07.2014	900 RON		205,34 €	
01.01.2014	850 RON	21,4%	190,11 €	20,7%
01.07.2013	800 RON		179,36 €	
01.01.2013	700 RON	0,0%	157,50 €	-2,7%
01.01.2012	700 RON	4,5%	161,91 €	3,0%
01.01.2011	670 RON	11,7%	157,20 €	11,0%
01.01.2010	600 RON	0,0%	141,63 €	-5,0%
01.01.2009	600 RON	20,0%	149,16 €	7,6%
01.01.2008	500 RON	28,2%	138,59 €	20,2%
01.01.2007	390 RON	18,2%	115,27 €	28,5%
01.01.2006	330 RON	6,5%	89,67 €	13,9%
01.01.2005	310 RON	10,7%	78,70 €	15,7%
01.01.2004	280 RON	12,0%	68,03 €	-4,4%
01.01.2003	250 RON	78,6%	71,15 €	41,4%
01.07.2002	175 RON		52,38 €	
01.01.2002	140 RON	40,0%	50,33 €	21,5%
01.07.2001	140 RON		56,64 €	
01.01.2001	100 RON	42,9%	41,42 €	68,9%
01.01.2000	70 RON		24,53 €	

*Conversion en euro au taux de change officiel à la date indiquée

Source : Eurostat

Congés payés

Les congés payés sont de 20 jours minimum en Roumanie. De plus, 17 jours sont accordés pour les jours fériés nationaux et religieux.

Les entreprises appliquant un contrat d'entreprise peuvent accorder entre 1 et 4 jours de congés payés supplémentaires. Ce type de contrat est souvent en vigueur dans les entreprises de transport de plus de 50 employés. L'octroi de 4 jours supplémentaires de congés payés est aujourd'hui un important argument utilisé par les entreprises de TRM pour embaucher ou fidéliser les conducteurs routiers.

Indemnités de déplacement (Diurna)

Officiellement, il existe deux types d'indemnités en Roumanie : le premier type, appelé « indemnités de subsistance » ou « indemnités de catégorie 1 », couvre les frais de restauration et de transport local. Le décret 518/1995, mis à jour en 2014, puis en 2015, inchangé depuis, fixe l'indemnité journalière internationale minimale à 35 euros. Pour leurs déplacements nationaux, les salariés ont droit à 23 lei par jour, soit près de 4,60 euros.

Les entreprises privées peuvent majorer l'indemnité de déplacement de type 1 jusqu'à 2,5 fois la valeur minimale sans avoir à payer de cotisations sociales dessus. Au-delà, les cotisations sociales s'appliquent. Également, dans la limite de 2,5 fois le minimum légal, les indemnités de déplacement ne sont pas soumises à l'impôt sur le revenu.

Le second type d'indemnité de déplacement est appelé « indemnité de logement » ou « indemnités de catégorie 2 ». Celles-ci couvrent les dépenses de logement justifiées si l'employeur ne les a pas prises en charge directement. Dans ce cas, il existe un barème par pays pour les salariés du secteur public. Les salariés du privé peuvent se voir attribuer des indemnités de logement jusqu'à 2,5 fois le barème du secteur public sans que les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu ne s'y appliquent.

En ce qui concerne les conducteurs routiers, ils ont droit à l'indemnité de subsistance, mais pas à l'indemnité de logement puisque leur employeur met à leur disposition la cabine du tracteur considérée comme un « logement ». Un conducteur à l'international peut donc toucher une indemnité de 35 € à 87,50 € par jour, non chargée, non imposée.

Dans tous les cas de figure, le montant total mensuel des indemnités de déplacement ne peut pas dépasser trois fois le montant du salaire brut de l'employé.

Cotisations sociales

Le gouvernement roumain a engagé en 2016 une refonte du système de couverture sociale ayant pour conséquence un transfert de cotisations depuis l'employeur vers le salarié. Après la réforme, les cotisations sociales de l'employeur sont passées de 22,84 % à 2,25 % et celles du salarié de 16,50 % à 35 % en contrepartie d'une augmentation du salaire minimum.

Il existe deux exceptions au régime ordinaire. Les emplois dits « en situation difficile », comme tout travail de nuit de façon habituelle, donnent droit à une pension de retraite améliorée financée par une cotisation exceptionnelle de 4 % payée par l'employeur. Dans le cas des emplois « en situation spéciale », comme c'est le cas des mineurs ou des travailleurs du secteur de la santé, la cotisation exceptionnelle est portée à 8 %. Les conducteurs routiers ne rentrent dans aucune de ces deux catégories.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

La révision du Code fiscal roumain (n°227/2015) du 10 septembre 2015 a introduit une forte baisse du taux d'imposition sur les revenus des personnes physiques pour le ramener au taux unique de 10 %, quel que soit le niveau de revenu. Applicable depuis le 1er janvier 2017, modifiée en 2022, la nouvelle réglementation sur l'imposition des revenus des personnes physiques s'applique sur le revenu disponible (terme utilisé pour indiquer le revenu après déduction des cotisations sociales et une exonération personnelle, appelée la déduction personnelle ou DP).

La déduction personnelle n'est accordée qu'aux salariés qui exercent leur activité sur leur lieu de travail principal.

Ont droit à cette déduction :

- les personnes dont le revenu est inférieur au plafond maximal fixé par la loi (salaire minimum brut + 2 000 lei) ;
- les parents ou tuteurs légaux ayant des enfants à charge ;
- les jeunes de moins de 26 ans bénéficiant d'une réduction supplémentaire de 15 % sur le salaire minimum.

La déduction personnelle peut donc être accordée mensuellement à la fois en fonction du revenu et du nombre de personnes à charge selon un tableau publié en début d'année par le ministère des Finances.

L'abattement personnel de 2026, régi par l'article 77 du Code fiscal (tel que modifié par le décret gouvernemental n°16/2022) dont les taux en vigueur pour l'année 2026 sont disponibles sur le lien suivant :

[https://sintact.ro/legislatie/monitorul-oficial/codul-fiscal-din-2015-legea-227-2015-16950032/art-77?unitId=art\(77\)](https://sintact.ro/legislatie/monitorul-oficial/codul-fiscal-din-2015-legea-227-2015-16950032/art-77?unitId=art(77))

Fin 2023, un conducteur roumain sans personne à charge, gagnant près de 3 550 lei par mois (conformément au profil type disponible en fin d'étude) avait droit à 270 lei de déduction sur sa base d'imposition.

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables fin 2023, période de réalisation de la plupart des entretiens. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM roumain à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers roumains.

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 14 entreprises roumaines de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport en longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 14 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs
Entreprise 1	11	11	DE, FR	12
Entreprise 2	46	52	FR, IT	49
Entreprise 3	220	243	FR, ES, IT	210
Entreprise 4	170	166	DE, NL, DN	230
Entreprise 5	126	148	DE, AT, Benelux	130
Entreprise 6	62	58	FR, DE, UK	62
Entreprise 7	45	60	SK, AT, PL, Scandinavie	50
Entreprise 8	145	150	FR, DE, UK	134
Entreprise 9	210	230	UE	235
Entreprise 10	9	9	FR, IT	11
Entreprise 11	21	23	CH, FR	24
Entreprise 12	25	32	UE	26
Entreprise 13	44	55	Europe Centrale	42
Entreprise 14	5	5	FR	5

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international. Certaines entreprises peuvent être des sous-traitants en cascade d'entreprises locales ou régionales.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études internationales du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées et retenues.

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

2.1.1. MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

En Roumanie, les véhicules sont exploités de façon intensive. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 225 et 280 jours avec une concentration autour de 250 jours par an.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 120 000 km et 150 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 135 800 km par an et par véhicule.

La durée de conservation des véhicules varie selon la marque, la nature des trajets habituels et la stratégie commerciale des entreprises. Certaines grandes entreprises ayant la possibilité de négocier des contrats de crédit-bail avantageux n'hésitent pas à renouveler leur flotte de tracteurs tous les 3 à 4 ans, à la fin du contrat, sans lever l'option d'achat. Les petites entreprises utilisent les véhicules pendant près de 6 ans sur les routes internationales, puis, éventuellement pendant 2 ans sur les trajets nationaux avant de les revendre.

Pour faciliter la comparaison avec d'autres pays, le CNR retiendra un profil moyen à dire d'expert avec une durée de détention des tracteurs routiers de 5 ans, soit 4 ans de crédit-bail et 1 année supplémentaire en pleine propriété.

En ce qui concerne les semi-remorques, la durée de détention constatée de 7 ans se trouve en dessous de la moyenne constatée à l'est de l'Europe.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises se situe à 1,09, un chiffre légèrement en dessous de ce qui est observé dans d'autres pays de la région.

2.1.2. MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le mode de financement privilégié pour le matériel roulant est le leasing, de type LOA, ou plus rarement LLD, pour plus de 90 % des cas rencontrés. Les tracteurs sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 mois et conservés 1 à 2 années supplémentaires après la fin du contrat. Les semi-remorques sont achetées en crédit-bail d'une durée de 5 ans et gardées 7 ans au total. Les taux d'intérêt des contrats de leasing se situent légèrement au-dessus de 3 % en 2023.

Les contrats de crédit-bail de 48 mois avec option d'achat suggèrent un premier loyer se situant majoritairement entre 10 et 14 % du prix du véhicule, une mensualité importante et une option d'achat à 1 % (ou 1 €) symbolique du prix du neuf en fin de contrat. La location pure du matériel roulant n'est pas la pratique courante. Certaines rares entreprises peuvent préférer l'autofinancement.

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs roumains se situe à 95 200 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 26 600 €. Les données recueillies sur place et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé de 40 tonnes à 19 539 €.

2.1.3. CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2023 est de 1,2239 € par litre à la pompe pour la Roumanie, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne, compte tenu de l'arrêt de la récupération partielle des droits d'accises en 2023.

Les entreprises roumaines réalisent 60 % de leur achat de carburant en Roumanie, dont la moitié en gros, à un prix avoisinant les 1,19 € et la seconde moitié à la pompe.

Lors de leurs tournées européennes, très fréquentes, et avec des durées dépassant souvent trois semaines, les transporteurs ont souvent besoin de s'approvisionner à l'étranger. Pour cela, ils préfèrent l'achat de carburant au Luxembourg (15 % du total au prix HTVA de 1,223 € le litre), en France 10 %, en Allemagne 5 % et en Hongrie pour 10 % du total estimé pour chacun de ces trois derniers pays.

Le prix unitaire moyen du panier d'achat de carburant d'un transporteur roumain est donc estimé à 1,2457 € le litre.

La consommation moyenne de carburant est estimée à 29,4 litres aux 100 km, en baisse par rapport à la moyenne de 29,9 litres observée en 2020.

2.1.4. ENTRETIEN & REPARATIONS

Les entreprises qui souscrivent des contrats d'entretien auprès du constructeur pendant la durée du leasing ont un coût moyen sur 4 ans de près de 7 100 €/an. Certains contrats d'entretien peuvent inclure le changement de pneumatiques ou d'autres services sur autoroute. Ceux-ci doivent être écartés pour cause de compatibilité.

De l'autre côté, les grandes entreprises ayant leur propre centre de réparation ont un coût de près de 4 600 € par an et par véhicule pour ce poste. Ailleurs, les entreprises ayant acheté les véhicules d'occasion, notamment en 2022 et début 2023, dépensent plus de 7 000 € pour le même poste.

Ainsi, l'estimation de ce poste de coût très dispersé reste subjective et est fixée à « dire d'expert ». En conclusion, un coût moyen de 5 720 € peut être retenu pour le poste de coût entretien-réparations d'un ensemble 40 tonnes qui ne bénéficie pas d'un contrat d'entretien tout compris.

Le montant retenu représente une augmentation de près de 2,1 % en 3 ans.

2.1.5. PNEUMATIQUES

Pour la quasi-totalité des entreprises, du fait des différentes stratégies d'achat de pneumatiques et des différences de prix entre les constructeurs qui vont du simple au triple, il est souvent difficile de s'orienter dans le calcul de ce poste de coût pour le pavillon roumain, comme c'est souvent le cas pour d'autres pavillons européens. Selon les déclarations, le coût des pneumatiques est évalué à près de 3 000 € par ensemble pour 10 % des entreprises renouvelant leur flotte tous les 3 ans. Il se trouve dans une fourchette comprise entre 3 500 € et 7 100 € pour 70 % des entreprises dont le profil est proche du profil type retenu. Il passe à près de 5 200 euros pour le reste.

D'après les déclarations des transporteurs, tous profils et pratiques confondus, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à près de 4 880 €. Ce coût est donc en augmentation de 22 % par rapport à la valeur retenue de 4 000 € en 2020.

2.1.6. PEAGES

En ce qui concerne les péages, la quasi-totalité des entreprises se plaint de la hausse conséquente de ce poste de coût en raison des hausses généralisées des tarifs autoroutiers en Europe. Comme dans la plupart des pavillons de l'est de l'Europe, la tendance est à la refacturation directe des péages aux clients suivant le trajet choisi et les contraintes de délai imposées.

Le coût annuel des péages se situe dans une fourchette très large allant de 19 000 € jusqu'à plus de 26 000 €.

Au final, le CNR estime ce poste de coût à 22 800 €, pour un ensemble articulé 40 tonnes réalisant près de 135 800 km par an avec un taux de 80 % sur les autoroutes et routes payantes. En hausse de près de 20 % par rapport à 2020, ce coût estimé prend en compte le péage-vignette national mais ne comprend pas le coût de l'Eurovignette, dont l'achat n'est pas généralisé chez les transporteurs roumains.

2.1.7. ASSURANCES

Le coût des assurances est relativement dans la moyenne des pavillons de la région. Selon les transporteurs, l'assurance tout risque d'un tracteur routier coûterait entre 3 500 € et 5 000 € par an et celle d'une semi-remorque entre 400 € et 600 €.

Le coût retenu pour ce poste est de 4 350 € par an et par véhicule, en augmentation de 21,5 % par rapport à 2020.

2.1.8. TAXE A L'ESSIEU

Selon le tableau fourni dans la partie 1.3.2 de cette étude, le montant annuel de la taxe à l'essieu en Roumanie pour un ensemble articulé 40 tonnes, 2+3 essieux et avec suspensions pneumatiques, est de 2 197 lei (soit près de 439,40 €).

2.1.9. COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. Grâce à la collaboration d'une grande partie des entreprises roumaines que le CNR a pu visiter, le poste de coût est estimé à 7,5 % du coût total pour une entreprise de transport travaillant principalement à l'international.

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

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

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

2.2.1. CONDITIONS D'EMPLOI

Le CDI est le contrat de travail généralisé dans le secteur. Les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI. Certaines grandes entreprises du TRM embauchent des conducteurs saisonniers en CDD avec un salaire plus attractif qu'en CDI, mais ceci reste une exception pour le pavillon.

Le nombre d'heures de travail par mois des conducteurs roumains se situe dans une fourchette entre 200 heures et 235 heures, selon les déclarations des conducteurs. Une durée de travail moyenne de 212 heures par mois sur 11 mois de pleine activité a pu être établie à partir de ces données. Le nombre d'heures de conduite ressort parfois à plus de 190 heures par mois selon les déclarations des conducteurs, mais les entreprises rencontrées semblent respectueuses de la réglementation européenne et déclarent ne jamais dépasser les 190 heures par mois (quatre semaines et deux jours) ou 1 980 heures par an en moyenne. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 243 jours, suivant une fourchette observée entre 230 jours et 247 jours. Le nombre de semaine de travail est estimé pour le pavillon roumain, à 45 semaines par an.

Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 22 jours par an pour une ancienneté de 4,2 ans. De nombreux conducteurs ayant une importante ancienneté déclarent avoir 24 jours de congés payés. Les plus jeunes ont souvent les 21 jours minimum. Une grande partie des congés payés est prise en période estivale, notamment au mois d'août. Il faut pourtant noter que quelques conducteurs disent travailler pour un autre employeur pendant leurs congés payés pour améliorer leur rémunération.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs roumains affectés à l'activité internationale réalisent, en général, 19 à 20 découchers par mois à l'étranger, soit près de 90

de leur volume de travail. Le rythme de travail annoncé par les conducteurs est devenu respectueux de la réglementation européenne. Les grandes tournées ont été raccourcies. En effet, les conducteurs déclarent, dans plus de 80 % des cas, effectuer des tournées de 3 semaines et de profiter de 4 à 7 jours de repos à la suite du retour à la base.

Enfin, en ce qui concerne le kilométrage moyen d'un conducteur, il ressort des enquêtes en entreprise qu'il se situe entre 110 000 km et 132 000 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de 129 000 km, en haut de la fourchette. La moyenne retenue pour cette mise à jour de l'étude sur le TRM roumain en 2023 est donc de 127 000 km par an, légèrement en baisse par rapport à 2017. La majorité des conducteurs affectés essentiellement à l'international déclarent atteindre le maximum réglementaire de 90 heures de conduite sur deux semaines.

A noter que les entreprises indiquent souffrir de la pénurie de conducteurs. La grande hausse des indemnités de déplacement afin de fidéliser les conducteurs ne suffirait plus. Le départ des conducteurs ukrainiens n'est pas amorti par l'arrivée de conducteurs d'horizons lointains.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,07.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sous contrat roumain reçoivent un salaire fixe mensuel au-dessus du salaire minimum, soit de l'ordre de 710 €, primes incluses. Les nouveaux conducteurs embauchés au niveau du salaire minimum disent recevoir une augmentation importante à partir de 6 à 12 mois d'ancienneté. En effet, les accords d'entreprises, fréquents dans le secteur, sont souvent appliqués à compter d'une certaine ancienneté, 12 mois dans la plupart des cas.

En plus de son salaire mensuel, le conducteur roumain reçoit des indemnités de déplacement international suivant la durée de son déplacement. Les montants journaliers affichés par les conducteurs sont très stables. Le pays visité ne joue aucun rôle dans la fourchette observée. En effet, les entreprises roumaines ont l'obligation de respecter un minimum de 35 € par jour d'indemnité de déplacement et peuvent octroyer jusqu'à 2,5 fois ce plancher (soit 87,50 €) sans inclure la somme dans l'assiette de revenu soumise aux cotisations sociales.

En pratique, le montant journalier des indemnités de déplacement est négocié sur une base individuelle lors de l'embauche suivant la difficulté du rythme de travail et des trajets proposés par l'employeur. La pratique démontre que le montant maximum des frais est très souvent atteint.

D'après les calculs du CNR, un conducteur travaillant à l'international et réalisant un échantillon de trajets moyens et longs aurait droit à 1 634 € d'indemnité de déplacement.

Ainsi, au vu des informations recueillies, le coût annuel d'un conducteur ressort à 26 686 €/an.

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

Profil type conducteur international - Roumanie - fin 2023								
Caractéristiques			- Conducteur travaillant à plus de 90 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de longue distance (France, Allemagne, Espagne, Benelux, Autriche, Italie) - Retour à la base une fois toutes les 3 semaines, suivi d'un repos de 5 jours. Ce profil est en accord avec la nouvelle réglementation européenne. - 22 jours de congés payés, tous pris en grande partie en été. La semaine de repos à la suite de la dernière tournée avant les congés payés est souvent déduit des congés payés. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe proche du salaire minimum, complété par des indemnités de déplacement dont le montant est souvent négocié au niveau individuel. - Indemnités de déplacement souvent représentatives de la réalité. - Temps de conduite dépassant souvent 180 heures par mois et temps de travail au-delà des 210 heures, informations souvent absentes sur les fiches de paie.					
			Kilométrage annuel réalisé			127 000 km		
			Nombre de jours de travail par an			243		
			Nombre de semaines d'activité par an			45		
			Nombre d'heures de conduite par an			1 980		
Recomposition du coût d'un conducteur type roumain fin 2023								
Reconstitution d'une fiche de paie								
EMPLOYEUR			SALARIE					
Salaire Brut	€/mois	710,00 €	Salaire Brut	€/mois	710,00 €			
Salaire brut fixe	€/mois	690,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	690,00 €			
Autres primes (mensualisées)	€/mois	20,00 €	Autres primes (mensualisées)	€/mois	20,00 €			
Cotisations sociales	2,25%	15,98 €	Cotisations sociales	35,00%	248,50 €			
Ass. maladie-maternité - prestations en espèces	2,25%	15,98 €	Ass. maladie-maternité - prestations en espèces	0,00%	0,00 €			
Ass. maladie-maternité - prestations en nature	0,00%	0,00 €	Ass. maladie-maternité - prestations en nature	10,00%	71,00 €			
Pensions - invalidité, vieillesse, survivants	0,00%	0,00 €	Pensions - invalidité, vieillesse, survivants	25,00%	177,50 €			
			Impôt sur le revenu après déductions	10,00%	31,94 €			
Salaire brut chargé		725,98 €	Salaire net après cotisations et impôt		429,56 €			
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		1 634,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		1 634,00 €			
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		2 359,98 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 063,56 €			
Recomposition du coût annuel d'un conducteur roumain en 2023								
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		8 520,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		8 520,00 €			
Cotisations employeurs * 12 mois		191,70 €	Cotisations sociales et impôt sur le revenu* 12 mois		3 365,28 €			
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		8 711,70 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		5 154,72 €			
Indemnités * 10,5 mois		17 157,00 €	Indemnités * 10,5 mois		17 157,00 €			
Coût total annuel		25 868,70 €	Revenu net annuel		22 311,72 €			
Coût horaire de conduite en €		13,07 €	Revenu net moyen mensuel		1 859,31 €			
Coût kilométrique en €		0,20 €						

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2020 sur le TRM roumain, sous l'effet du rattrapage économique du pays le salaire fixe d'un conducteur a augmenté de 30 % en 3 ans, pour un kilométrage légèrement en baisse. En parallèle, les indemnités de déplacement sont également en hausse de plus de 4 %. Ainsi, le coût du conducteur calculé par le CNR pour l'année 2023, est supérieur de 11 % par rapport à son niveau de 2020. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 13,07 € contre 11,81 € en 2020 et le coût kilométrique à 0,20 € contre 0,18 € en 2020.

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

Conditions et coûts d'exploitation, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2023		
	unité	Roumanie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	135 800
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	250
Ratio semi-remorque/tracteur		1,09
Coût d'un conducteur	€/an	26 686
Ratio conducteur/tracteur		1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	19 539
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,4
coût unitaire du carburant, moyenne 2023	€/litre	1,2457
Coût annuel du carburant	€/an	49 651
Entretien-réparations	€/an	5 720
Pneumatiques	€/an	4 880
Péages et vignette	€/an	22 800
Assurance (véhicule)	€/an	4 350
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	439
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	135 933
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,00
Coûts de structure	€/an	11 022
Synthèse - coût de revient complet	€/an	146 955
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,08

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes roumain affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,00 € contre 0,76 € en 2020, soit une augmentation de +31 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par les hausses du coût du conducteur, du coût de détention des véhicules et du carburant. La consommation de carburant baisse légèrement, mais des gains en termes de coût annuel sont supplantés par la hausse conjoncturelle du prix du gasoil pour l'année 2023, +49 %.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 7,5 % du coût total, le coût complet monte à 1,08 € au kilomètre fin 2023.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

Eurostat - <https://ec.europa.eu/eurostat>

Cleiss - <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/roumanie.html>

Ministère du transport et des infrastructures - <http://www.mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan1/613-documente-master-plan-general-de-transport>

Gouvernement de la Roumanie - Master Planul General de Transport al României

Commission européenne - Romania's Recovery and Resilience Plan – Component 4: Sustainable Transport (PNRR)

Commission européenne, Romania – Final updated National Energy and Climate Plan (NECP) 2021-2030, 2024.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) - *Statut et missions* ; rapports annuels 2024.

Autoritatea Rutieră Română (ARR) - Organisation, missions et délivrance des licences communautaires.

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) - Organisation et compétences.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) - positions officielles, communiqués relatifs au Paquet Mobilité, aux relations UE-Ukraine et aux infrastructures ; IRU, profil de l'organisation.

Autres sources pratiques

ARTRI, réglementation sur les indemnités de déplacement en Roumanie -

http://www.artri.net/diurna-in-transporturi_115.html

Statista, évolution du salaire minimum en Roumanie -

<https://www.statista.com/statistics/1197444/romania-net-minimum-wage/>

Simulateur de l'impôt sur le revenu -

<https://www.calculatorvenituri.ro/impozitul-pe-venituri-din-salarii-si-asimilate-salariilor-reglementare-legala-si-modalitate-de-calc#>

