



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises autrichien en 2020



Comité national routier (CNR)

avec la collaboration de

Prof.Dr. Martin Kuska

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises autrichien en 2020

Cette étude menée en 2020 vise à présenter les statistiques d'activité du pavillon autrichien, l'environnement fiscal et social dans lequel il évolue ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de début 2020, avant la crise liée à la pandémie de Covid-19.

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

RESUME

Seul pays de l'Europe centrale n'ayant pas appartenu au bloc de l'Est, restant ancré au système économique de l'Ouest européen, l'Autriche a longtemps entretenu de bonnes relations avec ses voisins, notamment en raison d'une histoire commune au sein de l'empire austro-hongrois.

Au niveau de l'activité de transport, le pays a longtemps profité de sa position de voie de transit dans la région. Reliant les territoires les plus développés de l'Europe (la Suisse, l'Allemagne, le Nord de l'Italie) aux centres de production dans l'Est (la Hongrie, le Sud de la Slovaquie, la Tchéquie), le pavillon autrichien s'est adapté aux évolutions du marché au fil du temps. Après avoir vécu un âge d'or dans les années 1990, il a rapidement été confronté aux difficultés de la concurrence européenne qui a suivi l'entrée des 10 nouveaux états membres dans l'UE, dont 4 sont ses voisins directs. Ainsi, la plupart des entreprises autrichiennes se sont positionnées sur le marché du TRM comme organisateur de transport, à la recherche de haute valeur ajoutée, sous-traitant l'essentielle de l'activité routière internationale aux transporteurs des pays voisins de l'Est. Après une décennie de baisse, pendant laquelle le volume de son activité internationale a été divisée par deux, le pavillon autrichien se concentre de plus en plus sur son marché domestique, à l'instar d'autres pavillons de l'Ouest européen.

En ce qui concerne les conditions d'exploitation, le pavillon autrichien affiche près de 120 000 km par an et par véhicule. Le conducteur type à l'international réalise 111 000 km et 1 720 heures de conduite par an pour un coût annuel de plus de 50 000 €. Dans le détail, certains postes de coût divergent des standards observés en Europe de l'Ouest, à commencer par l'important coût des péages. Le poste entretien-réparation est aussi élevé mais comparable à la moyenne constatée en France, aux Pays-Bas ou en Belgique.

Au bilan, le coût kilométrique moyen d'un poids lourd 40 tonnes autrichien affecté à l'international s'élève à 1,30 €/km en 2020, soit un des plus élevés en Europe

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PAVILLON AUTRICHIEN	11
1.1. CADRAGE ECONOMIQUE	11
L'AUTRICHE EN BREF	11
RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE	11
1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AUTRICHIEN	12
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	12
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	14
1.3. PRESENTATION DE LA REGLEMENTATION FISCALE ET SOCIALE EN AUTRICHE	19
FORMES D'ENTREPRISES	19
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	20
LA REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	23
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL AUTRICHIEN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	31
2.1. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	31
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	32
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	33
CARBURANT	33
ENTRETIEN & REPARATIONS	34
PNEUMATIQUES	34
PEAGES, VIGNETTES ET FERRIES	35
ASSURANCES	35
TAXE A L'ESSIEU	35
COÛTS DE STRUCTURE	35
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	36
CONDITIONS DE TRAVAIL	36
RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	37
2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	39
3. BIBLIOGRAPHIE	41

1. PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PAVILLON AUTRICHIEN

1.1. CADRAGE ECONOMIQUE

L'AUTRICHE EN BREF

Capitale	Vienne
Superficie	83 879 km ²
Population	8 932 664 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Allemand
Régime politique	République parlementaire fédérale
Président de la République	Alexander Van der Bellen
Premier ministre	Sebastian Kurz
Ministre chargé des transports	Leonore Gewessler, depuis le 7 janvier 2020
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1995
Date d'adhésion à l'euro	1 ^{er} janvier 2011
Sièges au Parlement européen	19 sièges
Commissaire européen	Johannes Hahn, Commissaire au budget et à l'administration
Croissance PIB (%)	+ 1,4 % en 2019, -6,3 % en 2020 (Eurostat)
Inflation (%)	+ 1,4 % (Eurostat, 2020)
Taux de chômage (% de la population active)	5,4 % (Eurostat, fin 2020)
Balance commerciale	-2,647 milliards d'euro (2020)
Salaire minimum mensuel brut	il n'existe pas de salaire minimum autrichien au niveau fédéral

RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE

Cette étude sur le TRM autrichien a été réalisée aux conditions économiques d'avant la crise sanitaire de 2020. Les données et les conditions d'exploitation sont donc harmonisées avec celles des autres pays de l'Union européenne sur lesquels le CNR a précédemment publié une étude.

En raison de la crise sanitaire, le pavillon autrichien aurait subi une forte chute de son volume d'activité pendant le second trimestre de l'année 2020. Cette baisse serait plus accentuée à l'international. La fermeture de la frontière avec la plupart des pays voisins en serait la raison principale. Néanmoins, dès l'été 2020, lors des dernières enquêtes avec les entreprises, une reprise de l'activité a été constatée par l'équipe du CNR. Les données statistiques 2020, attendues pour fin 2021, témoigneront de l'ampleur de l'impact de la crise sanitaire sur l'activité du TRM.

1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AUTRICHIEN

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports

L'Autriche possède un réseau de transports développé avec des infrastructures de très haute qualité et bien entretenues. Le pays se félicite, d'ailleurs, d'avoir atteint ses objectifs en matière de développement des réseaux routier, ferroviaire et fluvial. En revanche, il évoque quelques mauvaises décisions ayant été prises par le passé pour le développement des voies de communication dans des endroits parfois écologiquement fragiles. Pour faire face à cette difficile combinaison d'intérêts à la fois économiques et écologiques, certaines mesures ont été rendues nécessaires au fil des années, contribuant à faire de l'Autriche un pays aux avant-postes de la protection environnementale. La république alpine a par exemple très tôt imposé l'utilisation de pots catalytiques sur les véhicules motorisés. De même, certaines voies de circulation ne sont ouvertes qu'aux camions à la nuisance sonore réduite. De nombreux investissements sont actuellement entrepris et d'autres prévus pour guider les usagers vers des solutions de transport plus respectueux de l'environnement.

Dans cette perspective, le gouvernement autrichien publie périodiquement un plan directeur portant sur la mobilité. La dernière version du plan, élaborée pour la période 2021-2030, cite les principales cibles de la politique des transports autrichienne et pose les bases des futurs objectifs pour la période 2030-2040.

L'objet principal de la version 2021 du plan, s'inspirant des objectifs européens et des accords de Paris sur le climat, semble très ambitieux sur le plan de la réduction des gaz à effets de serre. A court terme, l'Autriche promet de prendre les décisions nécessaires en matière de transports et de passer à l'action avant 2030 pour atteindre la neutralité carbone en 2040.

Le pays prévoit de promouvoir le changement dans les habitudes en soutenant les actions pour développer les transports en commun et pour en augmenter les capacités. En effet, pour ce qui est des véhicules particuliers, voitures et deux-roues, l'Autriche programme une électrification complète de son parc jusqu'en 2040.

Pendant cette même période, le pays souhaite que le transport de marchandises soit de plus en plus pris en charge par le réseau ferroviaire. A l'horizon 2040, l'Autriche projette d'avoir un parc de véhicules commerciaux fonctionnant à l'électricité ou une autre source d'énergie respectueuse de l'environnement. Le transport fluvial ainsi que le transport aérien devront également s'adapter aux changements en proposant des solutions écologiques.

Accessoirement, l'Autriche prévoit de diminuer l'exportation des carburants dans les réservoirs des voitures et mettre fin au tourisme du carburant actuellement très développé en raison des taxes autrichiennes sur les carburants moindres que dans la plupart des pays voisins.

Le plan directeur autrichien sur la mobilité est un document sur une soixantaine de pages détaillant la politique des transports du pays, ses objectifs et les moyens qui seront alloués pour les atteindre. Le document complet est consultable en anglais à l'adresse suivante :

https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:eaf9808b-b7f9-43d0-9faf-df28c202ce31/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_EN_UA.pdf

Infrastructures de transport et utilisation

La localisation de l'Autriche, au sein des Alpes, ainsi que sa position en Europe centrale ont longtemps structuré le développement de ses infrastructures de transports, que ce soit du point de vue des liaisons routières ou ferroviaires. L'aménagement de voies de communication dans les Alpes nécessite de nombreux tunnels et ponts remplissant les critères de résistance aux conditions météorologiques extrêmes. Du fait de sa situation centrale, l'Autriche constitue un pays de transit en Europe, principalement pour les axes nord-sud et nord-sud-est, et depuis la chute du rideau de fer également pour l'axe est-ouest. Cela implique ainsi un surdimensionnement de ses voies de circulation.

Le réseau routier fédéral autrichien se compose actuellement de 48 % d'autoroutes (*Autobahnen*) et voies rapides et de 52 % de routes à caractère prioritaire (anciennement routes fédérales ou *Bundesstraßen*). Les 25 000 km de routes régionales (*Landesstraßen*) et 70 000 km de routes communales (*Gemeindestraßen*) complètent le réseau routier.

La majorité du réseau ferroviaire est gérée par la société *ÖBB (Österreichische Bundesbahnen)*. D'autres entreprises sont également présentes dans le transport ferroviaire autrichien, détenues soit par les Länder, soit par le secteur privé.

Le transport de camions par voie ferrée est en développement rapide. La traversée du Tyrol sur rails gagne du terrain face aux autoroutes dont le coût augmente considérablement depuis plusieurs années. Grâce à d'importantes subventions de la part de l'État fédéral autrichien, ce mode de transport reviendrait aux transporteurs, selon l'*ÖBB*, environ 25 % moins cher, et permet de plus aux chauffeurs de mieux respecter leurs temps de pauses réglementaires.

Le Danube est le fleuve le plus important pour le trafic fluvial. Il est emprunté par des barges de grande capacité sur l'axe Passau – Vienne – Budapest mais aussi par les navires de croisière fluviaux.

L'aéroport principal de l'Autriche est celui de Vienne, qui assure pour près de 85 % du trafic de passagers et plus de 90 % du fret aérien, avec près de 32 millions de voyageurs par an en 2019. Les autres aéroports internationaux notables sont ceux de Graz, de Linz, de Salzbourg et de Klagenfurt.

Evolution des parts modales de fret en Autriche (en %)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transport routier	33,0%	33,1%	32,7%	32,1%	33,1%	32,5%	32,2%	31,8%	31,5%	30,8%
Transport ferroviaire	63,0%	63,5%	63,7%	64,0%	63,4%	64,7%	64,9%	65,4%	66,3%	66,7%
Voies navigables	4,0%	3,4%	3,7%	3,9%	3,5%	2,8%	3,0%	2,9%	2,1%	2,4%

Source : Eurostat

Infrastructures de transport en Autriche

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Longueur des routes "principales" (nationales et départementales)	33 639 km	33 657 km	33 651 km	35 838 km	35 839 km	35 829 km	35 852 km	36 257 km	36 406 km	36 248 km
dont autoroutes	1 719 km	1 743 km	1 743 km	1 749 km						
Autres routes départementales et communales	112 871 km	122 786 km	122 869 km	122 873 km	122 869 km	131 878 km	136 977 km	135 296 km	128 645 km	125 749 km
Longueur du réseau ferroviaire	5 828 km	5 500 km	5 566 km	5 531 km	5 538 km	5 522 km	5 491 km	5 527 km	5 526 km	5 615 km
dont réseau électrifié	3 866 km	3 763 km	3 852 km	3 854 km	3 874 km	3 905 km	3 926 km	3 947 km	3 951 km	3 976 km
Longueur des rivières navigables	350 km									

Source : Eurostat

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Organisations professionnelles de TRM

Association des entrepreneurs du transport routier international d'Autriche(AISÖ)

L'AISÖ a été créée en 1953 à Vienne et elle est membre de l'IRU depuis sa création. Elle y est représentée dans le Conseil du transport de passagers (autobus, autocar et taxi) ainsi que dans le Conseil du transport de marchandises. Le travail de l'AISÖ se compose d'une partie politique (lobbying) et d'un point de service pour les professionnels du secteur. Depuis le 1^{er} juillet 1999, elle vend principalement des documents douaniers (Carnets TIR) et publie des fiches d'information au service des entreprises de TRM autrichiennes (par exemple, sur les interdictions de circuler en Europe ou sur le remboursement de la TVA) via son Secrétariat général à Vienne.

Travail politique et représentation des intérêts de l'AISÖ :

- Interlocuteur national entre la BMF (douanes) et l'IRU dans le cadre de la procédure du carnet TIR.
- Représentant autrichien à l'IRU dans la procédure du carnet TIR (CAD).

Objectifs principaux du travail de l'AISÖ :

- Assistance aux membres pour résoudre les problèmes de carnet TIR dans le pays et à l'étranger
- Traitement des demandes de paiement internationales et nationales
- Traitement des demandes IRU et BRIRU
- Statistiques sur les réclamations et les ventes de documents douaniers
- Commandes de carnets TIR auprès d'associations étrangères
- Vente de carnets TIR
- Transmission continue des données du Centre de calcul fédéral AISÖ-IRU
- Administration du serveur AskTIR
- Collecte de données nationales et internationales (notamment données douanières)
- Délégation à la protection des données

Début 2020, l'organisation déclare représenter près de 3 000 entreprises et plus de 34 000 personnes travaillant au service du secteur du TRM en Autriche.

Amis de la Route – Petits transporteurs – également appelé LogCom

Créé à l’initiative de la Chambre de commerce autrichienne, le LogCom représente près de 150 petites et moyennes entreprises autrichiennes de transport routier de marchandises. L’association prévoit de rassembler divers acteurs qui gravitent autour du secteur du TRM, à commencer par les prestataires de services de logistique, d’entreposage tout comme des sociétés qui développent des solutions modernes pour améliorer la sécurité routière.

Un accent très important est mis sur la sécurité routière à travers un groupe de travail reconnu nationalement. Ce dernier travaille dans le but d’améliorer la communication intersectorielle et la performance des entreprises de transport.

Chambre de commerce – Division des transports et de la circulation

La division des transports et de la circulation de la Chambre de commerce autrichienne prétend représenter les intérêts de toutes les entreprises de transport en Autriche. Ses membres sont actifs en transport de passagers et de marchandises dans tous les modes de transport.

Les activités de la Chambre de commerce couvrent le transport routier de marchandises, les bus, les taxis et les voitures de location, les chemins de fer, la navigation, l’aviation, la commission de transport, les téléphériques, les garages, les stations-service et les auto-écoles qui emploient plus de 200 000 personnes.

Administrations de tutelle

Administration du transport de marchandises

Sous la Direction générale des transports au ministère de l’Action sur le climat, de l’environnement, de l’énergie, de la mobilité, de l’innovation et de la technologie, l’administration du transport de marchandises :

- gère les questions fondamentales liées au transport de marchandises, y compris le transport combiné et intermodal ;
- assure la coordination entre le secteur du transport et celui de la logistique en collaboration avec le service de coordination logistique ;
- réalise le contrôle stratégique du trafic de fret ;
- supervise l’agenda de l’environnement dans le secteur du transport de marchandises;
- suit l’évolution du transport de fret en Autriche, notamment le développement au niveau national en comparaison avec l’activité internationale ;
- élabore la stratégie de transport combiné et intermodal ;
- gère les programmes de financement pour le transport de marchandises et le transport combiné ainsi que la liaison ferroviaire ;
- travaille sur les aspects techniques et juridiques du transport de marchandises ;
- représente la position nationale sur le transport de marchandises dans les instances européennes et internationales.

LE TRM AUTRICHIEN EN 2019 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon autrichien en 2019

Structure du TRM sous pavillon autrichien en 2019

2019	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	million t-km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	402 083	26 444	100,0%	66	1 788
Transport national	377 421	17 249	65,2%	46	1 260
Transport international	24 662	9 195	34,8%	373	527
<i>dont transport international marchandises chargées en Autriche</i>	9 912	3 715	14,0%	375	214
<i>dont transport international marchandises déchargées en Autriche</i>	9 923	3 395	12,8%	342	196
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	2 296	1 571	5,9%	684	84
<i>dont cabotage</i>	2 532	513	1,9%	203	33

Source : Eurostat

L'activité du pavillon autrichien est partagée entre le transport national pour deux tiers et le transport international pour un tiers. Au niveau national, la faible distance moyenne témoigne de la taille réduite du pays tandis qu'au niveau international le même indicateur suggère une activité régionale, axée sur les pays voisins, notamment vers l'Allemagne et l'Italie. L'activité entre pays tiers et le cabotage demeurent des activités complémentaires au transport bilatéral, présentant respectivement 5,9 % et 1,9 % du total en 2019.

Évolution du TRM sous pavillon autrichien

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

En millions de t-km	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
TOTAL	29 075	28 659	28 542	26 089	24 213	25 260	25 458	26 138	25 978	25 763	26 444	-0,94%
Transport national	13 491	13 914	14 475	14 118	13 853	14 721	15 482	16 505	16 803	16 914	17 249	2,49%
Transport international	15 584	14 745	14 067	11 970	10 360	10 539	9 977	9 634	9 175	8 849	9 195	-5,14%

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

L'activité du pavillon autrichien suit une évolution régulière depuis dix ans. En effet, l'activité nationale augmente à une vitesse de 2,5 % par an en moyenne malgré une petite baisse passagère en 2012 et 2013. L'évolution de l'activité internationale reste négative avec une perte moyenne de plus de 5 % par an depuis 2009.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon autrichien dans les 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
Cabotage sous pavillon autrichien	643	609	498	514	612	587	468	488	479	549	513	-2,24%
<i>en Allemagne</i>	478	432	417	424	498	474	375	392	370	448	376	-2,38%
<i>en Italie</i>	34	50	29	47	69	43	38	42	49	30	71	7,80%
<i>en France</i>	31	27	nd	5	12	14	11	7	7	nd	34	0,93%
Part du cabotage dans le transport du pavillon autrichien (%)	2,2	2,1	1,7	2,0	2,5	2,3	1,8	1,9	1,8	2,1	1,9	-

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

Le cabotage est une activité de niche pour le pavillon autrichien. Il s'agit plutôt d'une activité complémentaire aux trajets internationaux dont le volume stagne autour des 2 % de l'activité totale. Le principal marché de cabotage est le marché allemand où les volumes d'activité se sont stabilisés depuis une dizaine d'années.

Le cabotage en Autriche

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM
Cabotage en Autriche	296	330	544	718	761	774	785	923	956	1048	1018	13,17%
Taux de pénétration du cabotage*	2,14%	2,31%	3,62%	4,84%	5,21%	4,99%	4,82%	5,30%	5,38%	5,83%	5,57%	-
Part de marché du cabotage**	3,22%	3,53%	5,42%	7,12%	7,86%	7,59%	7,29%	7,97%	8,21%	8,86%	8,39%	-

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 des pavillons étrangers en Autriche se développe avec un important taux de croissance moyen de 13 % par an. Il représente en 2019 plus de 8 % du marché du TRM dans le pays. Les principaux pavillons caboteurs en Autriche sont ceux des pays voisins, en particulier la Slovaquie, la Hongrie et la Slovénie. Le pavillon roumain profite également de son passage par le territoire autrichien sur le chemin de ses principaux marchés allemand et français pour y réaliser de nombreuses opérations de cabotage.

Entreprises de TRM

Selon les professionnels rencontrés sur place, il y aurait officiellement plus de 5 000 sociétés de transport routier et de logistique en Autriche. Étant donné qu'il est obligatoire d'avoir une licence autrichienne ou communautaire pour être considéré comme une entreprise de TRM, les conducteurs indépendants sans véhicule ne sont pas comptabilisés dans ce nombre.

Les quelques 5 000 entreprises de TRM autrichiennes représenteraient un total de près de 70 000 personnes occupées, auxquelles il faut ajouter 10 000 conducteurs indépendants venus majoritairement des pays voisins à l'est de l'Autriche. On y trouve près de 20 000 tracteurs routiers et 35 000 porteurs de plus de 3,5 tonnes, soit plus de 11 véhicules moteurs en moyenne par entité. Ce nombre est conforme aux statistiques publiques de l'institut de statistiques fédéral autrichien reprises par Eurostat.

Les dernières statistiques structurelles des entreprises de TRM en Autriche disponibles pour l'année 2018 affichent les résultats suivants :

**Statistiques sur les entreprises de TRM* en Autriche
(Dernières données disponibles en 2018)**

	2018
Nombre d'entreprises	6 152
Nombre de personnes employées	60 764
Nombre de salariés	54 398
Chiffre d'affaires	9 464 100 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	6 247 400 k€
dont achat de marchandises	3 039 500 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	102 500 k€
Dépenses de personnel	2 188 600 k€
dont salaires et assimilés	1 675 500 k€
dont charges sociales	513 000 k€
Excédent brut d'exploitation	1 054 600 k€

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

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Les entreprises de TRM autrichiennes ont en moyenne 11 véhicules pour un peu moins de 12 employés. Le chiffre d'affaires par véhicule est de près de 170 000 €, ce qui est légèrement supérieur au coût de revient estimé par le CNR.

Statistiques sur les véhicules en Autriche						
		2015	2016	2017	2018	2019
Tracteurs routiers	Total	16 508	16 846	17 870	18 904	nd
	Moins de 2 ans	6 197	6 493	7 268	7 888	nd
	De 2 à 5 ans	4 576	4 799	4 661	4 932	nd
	De 5 à 10 ans	4 132	3 759	3 856	3 771	nd
	De 10 à 20 ans	1 447	1 624	1 888	2 100	nd
	Plus de 20 ans	156	171	197	213	nd
Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes	Total	52 352	52 582	52 924	53 582	nd
	Moins de 2 ans	10 067	10 578	10 939	11 784	nd
	De 2 à 5 ans	9 718	9 936	9 926	10 184	nd
	De 5 à 10 ans	17 013	16 087	15 483	14 514	nd
	De 10 à 20 ans	11 778	12 274	12 979	13 614	nd
	Plus de 20 ans	3 776	3 707	3 597	3 486	nd
Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes	Total	375 163	387 786	403 984	422 745	nd
	Moins de 2 ans	91 968	96 387	104 532	115 188	nd
	De 2 à 5 ans	86 173	89 154	87 141	88 323	nd
	De 5 à 10 ans	110 357	110 862	114 969	116 093	nd
	De 10 à 20 ans	71 794	75 951	81 060	86 131	nd
	Plus de 20 ans	14 871	15 432	16 282	17 010	nd
Semi-remorques	Total	32 441	33 797	35 366	37 234	nd

nd : non disponible

Source : Eurostat

1.3. PRESENTATION DE LA REGLEMENTATION FISCALE ET SOCIALE EN AUTRICHE

FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Autriche et leurs caractéristiques principales
Sociétés de personnes
Offene Gesellschaft ou OG (société en nom collectif)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : au moins 2 associés</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum.</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée et solidaire pour l'ensemble de la dette.</p>
Kommanditgesellschaft ou KG (société en commandite)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : 1 personne.</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum.</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée et solidaire jusqu'à un certain montant prédéfini.</p>
Stille Gesellschaft ou stG (société tacite)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : 1 personne.</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum.</p> <p>Responsabilité des associés : le propriétaire est seul responsable de façon illimitée.</p>
Gesellschaft bürgerlichen Rechts ou GesbR (société de droit civil)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : 1 personne.</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum.</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée. Structure similaire à la OG ou la KG mais convient aux petites sociétés.</p>
Sociétés de capitaux
Gesellschaft mit beschränkter Haftung ou GmbH (société à responsabilité limitée).
<p>Nombre de partenaires et d'associés : au moins une personne et un directeur général, qui n'est pas obligé d'être citoyen ou résident autrichien.</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 35 000 EUR minimum, dont au moins la moitié, 17 500 EUR, est à libérer en numéraire.</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports.</p>
Aktiengesellschaft ou AG (société anonyme)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum deux actionnaires</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 70 000 EUR minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports.</p>
Societas Europea ou SE (société européenne)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : de facto au moins 2 associés</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 120 000 EUR minimum.</p> <p>Responsabilité des associés : responsabilité limitée pour tous les partenaires ou associés.</p>

Source : Chambre de commerce autrichienne

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés (Körperschaftsteuer)

Les sociétés autrichiennes sont actuellement imposées à 25 % au titre de l'impôt sur les bénéfices. Cet impôt s'applique à la fois aux bénéfices et aux gains en capital que les entreprises ont réalisés au cours de la dernière année. Les entreprises étrangères qui font du commerce en Autriche ainsi que les entreprises qui se sont constituées en société en Autriche sont tenues de payer cette taxe. Les entreprises doivent également payer une taxe municipale, qui est prélevée par la municipalité locale où l'entreprise est établie. Les paiements faits aux filiales étrangères sont exemptés d'impôt lorsqu'ils servent les intérêts commerciaux de l'entreprise. Il n'existe aucune provision pour les amortissements des filiales ou encore pour le report en avant ou arrière des pertes fiscales.

Il existe également un impôt minimum forfaitaire pour les entreprises en situation de perte fiscale dont le montant varie selon le type et la date de création de la société :

- 437,50 € par trimestre pour une GmbH fondée avant le 30 juin 2013,
- 125 € par trimestre pour les cinq premières années et 250 € pour les cinq années suivantes pour une GmbH fondée après le 30 juin 2013,
- 875 € pour une AG pour chaque trimestre complet de perte dans l'année.

Alors que le report en arrière des pertes fiscales n'est généralement pas autorisé en Autriche, suite à la crise du COVID-19, les pertes d'exploitation subies en 2020 peuvent être compensées par les bénéfices de 2018 et 2019 (mesure plafonnée à 5 millions d'euros).

Taxe municipale (Kommunalsteuer)

Chaque entreprise doit acquitter une taxe municipale à la commune d'établissement du siège de la société. Le montant de la taxe varie peu selon les municipalités mais il est fonction de la masse salariale mensuelle et de la rémunération des actionnaires (dividendes) de la société. Pour faciliter le traitement, cette taxe sera prise en compte au même titre que les cotisations sociales de l'employeur.

T.V.A.

Le taux normal de la T.V.A. en Autriche est de 20 %. Il existe deux taux réduits de 13 % (activités culturelles et sportives) et de 10 % (biens de première nécessité, médicaments, presse).

Taxe à l'essieu – Taxe sur les poids lourds (Kraftfahrzeugsteuer)

Depuis 1992, les véhicules suivants sont assujettis à la taxe sur les poids lourds :

- Véhicules à moteur et remorques dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes,
- Tous véhicules à traction quel que soit leur PTAC,
- Véhicules à moteur pour lesquels l'assurance tiers payant n'est pas obligatoire,

- Véhicules à moteur bénéficiant d'une autorisation spéciale étrangère mais utilisés sur les routes publiques autrichiennes. Dans ce cas, les autorités douanières sont chargées de la collecte de la taxe.

La taxe s'applique dès le premier jour de l'immatriculation du véhicule jusqu'à la date où l'immatriculation prend fin.

La personne redevable de la taxe n'est pas le propriétaire mais l'utilisateur régulier du véhicule.

Le calcul de la taxe se fait au poids, sur la base du PTAC inscrit dans le certificat d'immatriculation du véhicule :

- Pour les véhicules dont le PTAC n'excède pas 12 tonnes, la taxe mensuelle est de 1,55 € par tonne avec un minimum de 15 € par mois,
- Pour les véhicules dont le PTAC est entre 12 tonnes (inclus) et 18 tonnes, le montant mensuel de la taxe est de 1,70 € par tonne,
- Pour les véhicules dont le PTAC est de 18 tonnes ou plus, le montant de la taxe est de 1,90 € par tonne. Le montant maximale de la taxe est de 80 € pour un tracteur et 66 € pour une remorque ou semi-remorque.

Pour un ensemble articulé de 40 tonnes, la taxe annuelle s'élève à 912 €.

Une remise de 15 % est appliquée sur le montant de la taxe d'un PL pour chaque opération de ferroutage réalisée sur le territoire autrichien. La remise maximale est de 100 % du montant de la taxe.

La taxe est calculée au mois mais son paiement est dû le 15 mai pour le premier trimestre, le 15 août pour le second trimestre, le 15 novembre pour le 3^{ème} trimestre et le 15 février de l'année suivante pour le quatrième trimestre.

La déclaration de la taxe doit être faite sur internet et sa collecte est assurée par l'autorité fiscale fédérale sauf pour les véhicules sous autorisation étrangère qui dépendent des douanes.

Péages

Mis en place en janvier 2004, le système de taxation des PL au kilomètre autrichien a été le premier de son genre en Europe. Le pays s'est doté d'un tel système pour les PL de plus de 3,5 tonnes dès le début. Aujourd'hui, près de 430 portiques se trouvent placés le long des voies de circulation, pour la plupart des autoroutes. Le dispositif génère annuellement environ 750 millions d'euros de revenu à l'État autrichien. L'investissement et la gestion du système de collecte sont entièrement assurés par la société ASFINAG, une société anonyme propriété de l'Etat autrichien, sous le contrôle du ministère chargé des transports.

Le nom donné au système autrichien est « GO-MAUT ». Le réseau taxé représente 2 233 km de routes, dont plus de 80 % d'autoroutes, le reste étant des voies express à tarification

spécifique. Le tarif est variable en fonction du nombre d'essieux et de la catégorie d'émission de CO₂. La plupart des sections sont soumises à une majoration de nuit.

Il n'y a pas de système de répercussion obligatoire du coût des péages au chargeur.

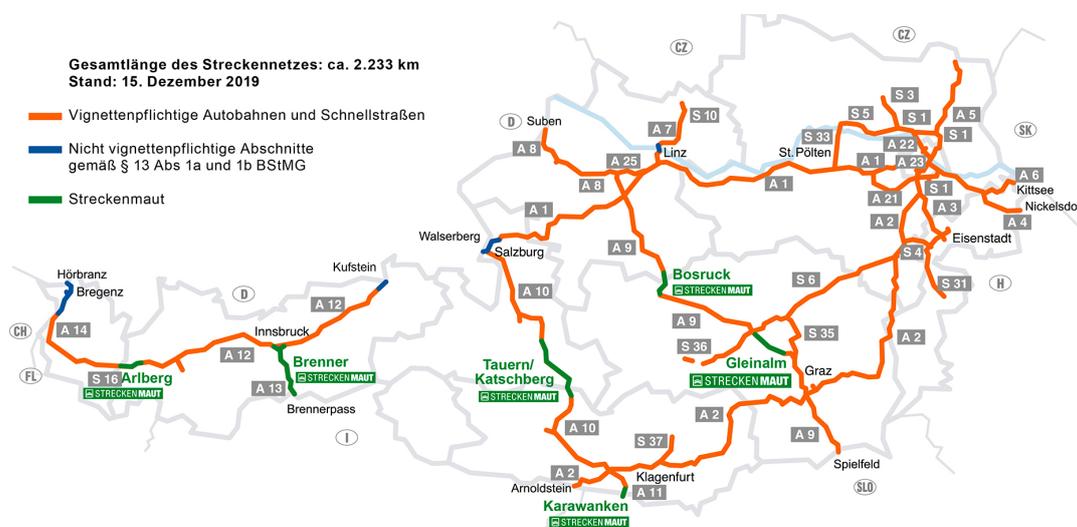
Péages - Autriche - 2020				
Classe d'émission	Nombre d'essieux	Catégorie 2 2 essieux	Catégorie 3 3 essieux	Catégorie 4 4 essieux et plus
Moteur tout électrique ou hydrogène	Jour (5h-22h)	0,09670 €	0,13601 €	0,20363 €
	Nuit (22h-5h)	0,09710 €	0,13693 €	0,20479 €
EURO VI	Jour (5h-22h)	0,19650 €	0,27573 €	0,40981 €
	Nuit (22h-5h)	0,19690 €	0,27665 €	0,41097 €
EURO V et EEV	Jour (5h-22h)	0,20630 €	0,28945 €	0,42694 €
	Nuit (22h-5h)	0,20670 €	0,29037 €	0,42810 €
EURO IV	Jour (5h-22h)	0,21260 €	0,29827 €	0,43702 €
	Nuit (22h-5h)	0,21300 €	0,29919 €	0,43818 €
EURO 0 à III	Jour (5h-22h)	0,23260 €	0,32627 €	0,46902 €
	Nuit (22h-5h)	0,23300 €	0,32719 €	0,47018 €
Péages - Autriche - 2021 - premier semestre				
Classe d'émission	Horaires	Catégorie 2 2 essieux	Catégorie 3 3 essieux	Catégorie 4 4 essieux et plus
Moteur tout électrique ou hydrogène	Jour (5h-22h)	0,09810 €	0,13797 €	0,20657 €
	Nuit (22h-5h)	0,09850 €	0,18893 €	0,20773 €
EURO VI	Jour (5h-22h)	0,20010 €	0,28077 €	0,41702 €
	Nuit (22h-5h)	0,20050 €	0,28169 €	0,41818 €
EURO V et EEV	Jour (5h-22h)	0,20980 €	0,29435 €	0,43399 €
	Nuit (22h-5h)	0,21020 €	0,29527 €	0,43515 €
EURO IV	Jour (5h-22h)	0,21670 €	0,30401 €	0,44503 €
	Nuit (22h-5h)	0,21710 €	0,30493 €	0,44619 €
EURO 0 à III	Jour (5h-22h)	0,23730 €	0,33285 €	0,47799 €
	Nuit (22h-5h)	0,23770 €	0,33377 €	0,47915 €

Source : ASFINAG

Selon les tarifs valables pour le premier semestre 2021, un ensemble routier 40T EURO VI est soumis à une tarification de 41,702 cts€/km pendant les heures de jour.

Réseau autoroutier autrichien

(orange : réseau taxé, vignette pour voitures, GO-Box pour PL, bleu : tarification spéciale)



Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, l'Autriche a mis en place un système de droits d'accises. Lors de la réalisation de la présente étude en 2020, les droits d'accises en Autriche s'élevaient à 40,96 €/hl, soit parmi les plus bas en Europe, pratiquement au même niveau que dans les pays voisins à l'Est, mais inférieurs de plus de 6 €/hl par rapport à l'Allemagne.

A compter du 1^{er} juillet 2021, les droits d'accises autrichiens ont été révisés à 40,51 €/hl.

Le niveau relativement bas des droits d'accises est souvent décrié par une partie des Autrichiens, sensibles aux sujets environnementaux. Le carburant peu taxé en Autriche attire souvent les automobilistes et entreprises de TRM des pays voisins qui cherchent à faire le plein à moindre coût. Dans le cadre de son plan de développement, le gouvernement autrichien ne prévoit pas de relever le niveau des droits d'accises mais promet de prendre des mesures pour limiter l'exportation de carburant dans les réservoirs des véhicules.

LA REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Conditions salariales

La loi autrichienne stipule qu'un travail à plein temps correspond à 8 heures de travail par jour (temps de travail sur une période de 24 heures) et 40 heures de travail par semaine (temps de travail du lundi au dimanche inclus). Cependant, certaines conventions collectives peuvent définir une durée de travail hebdomadaire raccourcie.

Une pause d'au moins une demi-heure, non rémunérée et non comprise dans le temps de travail, est obligatoire pour les journées dépassant six heures de travail.

Aucun salaire minimum intersectoriel n'est en vigueur en Autriche. La question du salaire est traitée exclusivement par les conventions collectives sectorielles quel que soit le poste occupé et quel que soit le secteur.

Contrats de travail¹

Le contrat autrichien n'a pas de modèle obligatoire ni de distinction entre CDI et CDD. Un accord verbal peut tenir lieu de contrat. Cependant, en cas de litige avec l'employeur, l'employé ne peut se défendre devant un tribunal s'il n'est pas en possession d'un contrat écrit et signé. Il est ainsi fortement recommandé par les autorités de signer un contrat de travail.

La Chambre des Travailleurs autrichienne (Arbeiterkammer) souligne que le contrat doit contenir au moins la majorité des points suivants :

- Le droit d'injonction de l'employeur (point sur la hiérarchie employé/employeur),
- Une clause sur la dépendance économique de l'employé,
- Les devoirs de l'employé,
- Les équipements mis à disposition par l'employeur,
- L'incorporation de l'employé à l'organisation de l'entreprise,
- La clause de responsabilité de l'entreprise.

D'après la Chambre des Travailleurs autrichienne, en l'absence de contrat, l'employeur autrichien est tenu de fournir une attestation de fonction ou « Dienstzettel ». Le contrat de travail ou l'attestation de fonction doivent obligatoirement mentionner au moins les points suivants :

- Le nom et l'adresse de l'employeur,
- Le nom et l'adresse de l'employé,
- La date de début du travail,
- La présence ou non d'une période d'essai, la durée de la période d'essai,
- Le délai de préavis avant licenciement ou démission,
- La date de résiliation de la relation de travail si nécessaire,
- Les règles applicables du droit collectif (nom de la convention collective et des accords collectifs d'entreprise en question),
- Le lieu de travail ou lieu de la mission,
- La description de l'activité exercée
- Le détail sur la rémunération telle que décrite dans la convention collective, soient le salaire brut horaire ou le salaire brut mensuel, les compléments de salaire, les commissions/primes, la durée et l'indemnisation du forfait d'heures supplémentaires, les frais de déplacement ou autres dédommagements relatifs aux déplacements, les gratifications (prime de congé, prime de Noël, etc.),
- La date de versement de la rémunération mensuelle et des primes,

¹ <https://www.connexion-emploi.com/fr/a/le-contrat-de-travail-en-autriche-contenu-clauses-limitatives-et-autres-particularites>

- Les mesures concernant les vacances (nombre de jours par an, jours fériés, jours ouvrés),
- Le temps de travail (le temps de travail par semaine ainsi que la répartition du temps de travail par semaine sur les jours ouvrés),
- Le nom et l'adresse de la caisse de prévoyance de l'entreprise.

Certaines clauses du contrat autrichien peuvent limiter les droits de l'employé et/ou de l'employeur. Il faut souvent avoir la validation en amont des clauses spécifiques :

- Le contrat de travail peut mentionner des tâches diverses qui pourraient incomber en dehors de la fonction principale de l'employé. Dans le cas où cette activité supplémentaire durerait plus de 13 semaines, elle doit être impérativement validée par le comité d'entreprise.
- Il est fréquent que le contrat de travail stipule que l'employé peut être amené à travailler sur d'autres sites de l'entreprise, différents du lieu de travail habituel. Comme pour les activités non directement liées à la fonction, un déplacement du lieu de travail habituel de plus de 13 semaines doit être validé par le comité d'entreprise.
- Le temps de travail doit impérativement être négocié entre l'employeur et l'employé. L'employeur ne peut décider unilatéralement du temps de travail, y compris les heures supplémentaires. Une modification du temps de travail pour raisons internes à l'entreprise est légale dans certains cas très rares et doit être signifiée au moins deux semaines à l'avance à l'employé.
- Le contrat autrichien contient généralement une clause spécifique relative aux heures supplémentaires. Certains contrats, dénommés All-in Verträge, incluent un forfait d'heures supplémentaires dans la rémunération brute mensuelle. Ces contrats désavantageraient l'employé, mais ils sont légaux.

La période d'essai ne peut excéder 1 mois.

Après la période d'essai, le contrat de travail peut être résilié par les deux parties en observant les délais de préavis. Si l'employeur résilie le contrat durant les deux premières années, il doit respecter un préavis d'au moins six semaines, effectif à la fin de chaque trimestre. Le préavis augmente ensuite jusqu'à cinq mois en fonction de la durée du contrat.

Par la *Loi sur les Mesures pour les Collaborateurs de l'Entreprise* (Betriebliches Mitarbeitervorsorgegesetz), le système d'indemnisation de rupture de contrat de travail a récemment été modifié. Si le contrat de travail a été signé avant 2002, l'employé n'a plus de droit à indemnité à l'encontre de l'employeur, mais à l'encontre d'un fonds dans lequel l'employé doit verser un pourcentage du salaire. Ainsi, la plupart des employeurs, les employeurs ne sont plus contraints de créer une réserve pour l'indemnisation de leurs employés, souvent choisissant de gérer au cas par cas la situation des employés les plus anciens.

Pour sa part, l'employé est aussi autorisé à résilier à tout moment le contrat de travail en respectant le même délai de préavis, mais sans avoir à fournir aucune motivation.

La *Convention collective pour les travailleurs de sociétés de transport et de stockage en Autriche* est la convention collective obligatoire pour tous les salariés du secteur du TRM, y compris donc les conducteurs de PL. A la date de rédaction du présent rapport, la version en vigueur de cette convention est celle valable à compter du 1^{er} juin 2020 pour 2 ans.

Le texte réglementaire est assez long et traite divers aspects du travail d'un conducteur de PL. On y trouve le détail sur le temps de travail, les horaires de travail, les conditions de travail etc. En ce qui concerne le travail d'un conducteur de PL, la plupart des dispositifs renvoient à la réglementation européenne générale (directive 2002/15 / CE et règlement (CE) 561/2006). Quelques spécificités sont pourtant à signaler :

- Les salariés sont groupés au sein de *groupes professionnels*, puis par métiers et par ancienneté. Les groupes professionnels désignent les sous-secteurs (groupe TRM par exemple). Par ancienneté, on entend l'ancienneté dans l'entreprise et au même poste. Dans certains cas, les périodes d'emploi antérieures chez le même employeur ou chez d'autres employeurs peuvent être prises en compte avec un maximum de 6 ans, à condition que ces périodes d'emploi antérieures concernent des activités du même groupe professionnel. Cette nouvelle disposition s'applique aux relations de travail qui commencent après le 31 mars 2018.
 - En ce qui concerne le temps de travail et les heures supplémentaires d'un conducteur, ces derniers sont autorisés à effectuer des heures supplémentaires non prédéfinies en plus des heures supplémentaires définies dans le contrat de travail telles qu'autorisées par la loi autrichienne : la durée hebdomadaire maximale du travail d'un conducteur ne peut excéder 60 heures par semaine et une moyenne de 48 heures sur une période de calcul de 26 semaines pour des raisons techniques ou organisationnelles. Le temps de travail hebdomadaire maximal moyen peut être de 55 heures si la partie supérieure à 48 heures peut être récupérée en compensation.
 - Dans les entreprises avec un comité d'entreprise élu, le début de la période de calcul doit être déterminé par un accord d'entreprise, dans les entreprises sans comité d'entreprise par un accord entre employeur et salarié. En l'absence d'accord, la période de calcul débute au début de l'année civile ou au 1^{er} juillet de chaque année.
 - Dans le cadre d'une opération de transport combiné, les heures pendant lesquelles un chauffeur accompagne un véhicule de transport dans un ferry ou un train doivent être rémunérées à 50 % du salaire horaire convenu.
 - Les temps pendant lesquels un conducteur accompagne un véhicule sur un ferry ou le train sont considérés comme des pauses ou des périodes de repos selon la durée. Il y a une période de repos si :
 - o le temps est d'au moins 3 heures et
 - o le conducteur dispose d'un lit ou d'une cabine de couchage en dehors du camion.
- La période de repos journalier peut être interrompue deux fois si
- o le véhicule est amené à terre ou sur le ferry / ou le train,
 - o l'interruption est d'une heure maximum, et
 - o le conducteur dispose d'un lit ou d'une cabine de couchage pour toute la période de repos journalier.

- La nuit est le temps compris entre 00h00 et 04h00. Le travail de nuit est toute activité qui dépasse une heure entre 00h00 et 04h00. Les heures de travail journalières du conducteur peuvent dépasser dix heures les jours où il effectue un travail de nuit. Aucune compensation n'est due pour des raisons d'organisation du travail pour le travail de nuit.
- Les heures normales de travail doivent se terminer les 24 et 31 décembre à 12h00 sans perte de salaire.

Rémunération

Le salaire mensuel d'un conducteur de PL est déterminé par rapport à son groupe d'ancienneté :

- a) Ancienneté dans l'entreprise de façon continue de 0 à 2 ans,
- b) Ancienneté dans l'entreprise depuis 2 à 5 ans sans interruption,
- c) Ancienneté dans l'entreprise depuis 5 à 10 ans sans interruption,
- d) Ancienneté dans l'entreprise depuis 10 à 15 ans sans interruption,
- e) Ancienneté dans l'entreprise depuis 15 à 20 ans sans interruption,
- F) Ancienneté dans l'entreprise depuis plus de 20 ans sans interruption.

Salaire brut mensuel pour les métiers de niveau 2, soit le conducteur de PL, le directeur d'entrepôt ou le chef d'équipe :

- a) 2 042,52 €
- b) 2 063,73 €
- c) 2 084,18 €
- d) 2 121,14 €
- e) 2 172,51 €
- F) 2 232,77 €

La rémunération des heures supplémentaires comprend le salaire horaire de base et une majoration. Le salaire horaire de base est de 1/164 du salaire mensuel. La majoration pour chaque heure supplémentaire est de 50 % entre 5h et 22h ou 100 % entre 22h et 5h (de lundi à samedi).

Lors d'un voyage en train, bateau ou avion, le salaire horaire normal sans majoration est appliqué pour les heures supplémentaires qui peuvent avoir lieu pendant le temps de déplacement.

Les conducteurs de PL reçoivent 12 salaires par an, complétés par une indemnité de vacances (13^{ème} salaire) et une indemnité de Noël (14^{ème} salaire) :

- Tous les employés du secteur du TRM reçoivent une indemnité de vacances (*Urlaubszuschuss*) une fois par année civile, qui est due au plus tard le 30 juin. Il s'agit d'un mois de salaire conforme à la convention collective, majoré de 24 %.

- Les employés reçoivent également une prime de Noël (*Weihnachtsremuneration*) une fois par année civile, qui est due au plus tard le 30 novembre. Il s'agit d'un mois de salaire conforme à la convention collective, majoré de 24 %.

Indemnités de déplacement (Reisekostenentschädigung)

Une indemnité de frais de déplacement est accordée en compensation de l'augmentation du coût de la vie pour des prestations hors des locaux de l'entreprise et selon le pays visité.

L'ensemble de la commune dans laquelle est implantée l'entreprise est réputée être le siège de l'entreprise et les déplacements dans le périmètre ne donnent pas lieu aux indemnités. Les règlements internes (ex : indemnités de repas, des tickets restaurant, etc.) peuvent être négociés et appliqués au sein de l'entreprise.

1. Déplacements sur le territoire national

Pour le travail et les déplacements hors des locaux de l'entreprise de plus de 4 heures, une indemnité de 8,10 € par jour calendaire est due (incluant un repas forfaitaire). En cas de nuitées hors de la commune d'implantation de l'entreprise ou hors du lieu de résidence du salarié, une indemnité supplémentaire de 15,00 € doit être versée ou les frais réels prouvés par facture seront remboursés.

2. Déplacements à l'étranger

Les frais journaliers, en cas de séjours à l'étranger mais aussi les frais de nuit doivent être payés comme indemnités de déplacement. En règle générale, les employés reçoivent une indemnité journalière et une compensation de nuit par jour calendaire. Si une cabine de couchage n'est pas disponible pour les conducteurs ou lorsque l'interdiction de dormir dans la cabine s'applique suivant les dispositions européennes, les frais réels, tels qu'ils sont attestés par facture, seront remboursés à la place des frais de nuit. Le temps de voyage à l'étranger commence lorsque le conducteur traverse la frontière pour quitter l'Autriche et se termine à nouveau lorsqu'il rentre en Autriche. Si le séjour à l'étranger dure moins d'une journée complète, 1/12 de l'indemnité journalière est dû pour chaque heure ou partie d'heure.

Le droit au remboursement des frais de déplacement n'existe pas pour les trajets de moins de 3 heures et jusqu'à une distance de 100 kilomètres par la route depuis la frontière autrichienne, à condition que le véhicule retourne en Autriche le même jour. Pour ces déplacements exclus de l'indemnité de frais de déplacement à l'étranger, les dispositions prévues pour les déplacements domestiques s'appliquent.

Montant des indemnités de déplacement journalières par pays visité selon la Convention collective TRM Autriche 2020/2021		
Pays	Indemnité de jour	Frais de nuit
Albanie	17,70 €	13,30 €
Allemagne	22,50 €	17,70 €
Belgique	22,50 €	14,40 €
Bruxelles	26,20 €	20,30 €
Biélorussie	23,30 €	19,60 €
Bosnie-Herzégovine	19,60 €	14,80 €
Bulgarie	19,60 €	14,40 €
Chypre	18,10 €	19,20 €
Croatie	19,60 €	14,80 €
Tchéquie	19,60 €	15,50 €
Danemark	26,20 €	26,20 €
Espagne	21,60 €	19,20 €
Estonie	23,30 €	19,60 €
Finlande	26,20 €	26,20 €
France	20,70 €	15,00 €
Paris et Strasbourg	22,70 €	20,70 €
Grèce	18,10 €	14,80 €
Hongrie	16,80 €	16,80 €
Budapest	19,60 €	16,80 €
Irlande	23,30 €	20,90 €
Italie	22,70 €	17,70 €
Rome et Milan	25,50 €	22,90 €
Lettonie	23,30 €	19,60 €
Liechtenstein	18,50 €	11,60 €
Lituanie	23,30 €	19,60 €
Luxembourg	22,50 €	14,40 €
Malte	19,00 €	19,00 €
Norvège	27,00 €	26,20 €
Pays-Bas	22,50 €	17,70 €
Pologne	20,70 €	15,90 €
Portugal	17,70 €	14,40 €
Roumanie	23,30 €	17,20 €
Russie	23,30 €	19,60 €
Slovaquie	17,70 €	10,00 €
Bratislava	19,60 €	15,50 €
Slovénie	19,60 €	14,80 €
Suède	27,00 €	26,20 €
Royaume-Uni	23,30 €	22,90 €
Londres	26,20 €	26,20 €

Source : Convention collective TRM - Autriche

Cotisations sociales en Autriche en 2020

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2020	Employeur	Salarié
Assurance maladie	3,78%	3,87%
Accidents du travail, maladies professionnelles	1,20%	0,00%
Retraite	12,55%	10,25%
Chômage (1)	3,00%	3,00%
Surtaxe IESG(2)	0,20%	0,00%
Aide au logement	0,50%	0,50%
Sous-total Sécurité social (SV-DGA)	21,23%	17,62%
Cotisation chambre de commerce - formation	0,00%	0,50%
Taxe communale sur les salaires	3,00%	0,00%
Fonds de solidarité familiale	3,90%	0,00%
Total	28,13%	18,12%

Source: Chambre de commerce autrichienne

(1) La cotisation salariale n'est pas due pour les revenus mensuels inférieurs à 1 773 €. Un taux réduit s'applique pour les revenus jusqu'à 2 049 € (1 % pour les revenus compris entre 1 773 € et 1 891 € ; 2 % pour les revenus compris entre 1 891 € et 2 049 €). De plus, les cotisations patronale et salariale sont supprimées pour les salariés de plus de 63 ans ainsi que pour ceux pouvant prétendre à une pension de vieillesse.

(2) Protection des rémunérations en cas d'insolvabilité (IESG)

Impôt sur les revenus des personnes physiques

L'impôt sur le revenu est calculé suivant les taux d'imposition différents par tranches de revenu. Il s'applique au revenu gagné de diverses façons, y compris l'emploi, les immobilisations, le revenu généré par des biens locatifs, les ventes artisanales et de commerce et le revenu de travailleurs autonomes. En 2020, les taux d'imposition des 3^{ème} et 4^{ème} tranche ont été égalisés en raison de la crise sanitaire. En 2021, suite à la réforme fiscale, les taux des 2^{ème} et 3^{ème} tranche ont été revus à la baisse de 5 points.

La rémunération de Noël (14^{ème} mois de paie) est soumise à un taux forfaitaire de 6 % d'impôt sur le revenu.

Impôt sur le revenu - Autriche 2020

Tranches de revenu	Taux d'imposition
11 000 € et moins	0,00%
Entre 11 001 € et 18 000 €	20,00%
Entre 18 001 € et 25 000 €	35,00%
Entre 25 001 € et 31 000 €	35,00%
Entre 31 001 € et 60 000 €	42,00%
Entre 60 001 € et 90 000 €	48,00%
Entre 90 001 € et 1 000 000 €	50,00%
Au-delà de 1 000 000 €	55,00%

Source : Finanz.at

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

Cette partie de l'étude se cale sur les conditions économiques et sociales valables début 2020, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une recherche documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM autrichien à l'international. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers autrichiens.

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises autrichiennes de transport routier de marchandises sélectionnées par le CNR en raison de leur activité axée principalement sur des opérations de transport de longue distance, en partie à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont permis de collecter avec satisfaction les informations recherchées. Ainsi, les 12 entreprises participant à cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	3	4	UE, RO, H,BG,GR,CH, MD	3	3 550 000 €
Entreprise 2	83	102	AT, DE, IT, FR, CH	88	2 891 667 €
Entreprise 3	6	5	AT, DE, SK	6	2 166 667 €
Entreprise 4	4	4	IT, SI	5	1 475 000 €
Entreprise 5	1	1	DE	1	124 140 €
Entreprise 6	18	24	UE	20	8 000 000 €
Entreprise 7	60	77	UE, GB, IRL, B, NL, LUX, FR, E	63	nd
Entreprise 8	2	2	France, UE	2	284 158 €
Entreprise 9	84	78	France, UE	100	8 900 000 €
Entreprise 10	22	26	DE, IT	24	2 891 667 €
Entreprise 11	158	182	AT, FR, NL	165	80 250 000 €
Entreprise 12	6	9	Benelux, FR, DE	8	1 016 667 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de tailles et de types d'organisation très diversifiés. Elles ont une importante activité de TRM international bien que certaines réalisent majoritairement une activité nationale, au moins de façon saisonnière. Contrairement aux autres pavillons de l'Europe centrale, le pavillon autrichien manquerait de compétitivité face aux pavillons à bas coûts de ses voisins est-européens. Par conséquent, le pavillon autrichien, souvent comparé localement au pavillon français, se replie sur son territoire et concentre la plupart de ses opérations internationales dans les pays voisins à l'Ouest, tels que l'Allemagne et la Suisse ou encore l'Italie et la France.

La proximité géographique, l'unité linguistique mais aussi une culture socio-professionnelle semblable font de l'Allemagne le second marché du pavillon autrichien. Ainsi, les entreprises de TRM autrichiennes trouveraient facilement des clients dans le sud de l'Allemagne. Certaines emploient des conducteurs venus de l'Est pour explorer les marchés de niche du haut de gamme dans des pays de l'Est comme la Hongrie, la Slovaquie et la Tchéquie.

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

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

En Autriche, la gestion de la flotte semble privilégier le renouvellement fréquent du matériel assurant une certaine qualité de service. Ainsi, les véhicules sont récents, bien équipés, bien entretenus. L'exploitation est moins intensive que dans le reste des pays de l'Europe centrale ou en Allemagne.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 90 000 km et 128 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retient, à dire d'expert, un kilométrage de 121 000 km par an et par véhicule pour les entreprises ayant une importante activité internationale.

La durée de conservation des véhicules varie peu. Les entreprises préfèrent renouveler leurs véhicules pour éviter les frais élevés liés à l'entretien. Dans la plupart des cas, la stratégie commerciale des entreprises suggère l'acquisition de véhicules en fin de contrat de crédit-bail de 5 ans pour les revendre rapidement. Une partie des entreprises retourne le tracteur arrivant à la fin du crédit-bail au constructeur pour en recevoir de nouveaux avec remise. Certaines entreprises gardent les véhicules fraîchement acquis pour un ou deux ans de plus. Les semi-remorques sont également obtenues au moyen de contrat de crédit-bail de 5 ans et achetées au terme du contrat pour être gardées au sein de l'entreprise pour une durée de 2 à 6 ans suivant le modèle et la marque. Au vu des entretiens réalisés sur place et des retours des experts, le CNR retient une durée de détention de 6 ans pour les tracteurs et de 9 ans pour les semi-remorques. Une petite partie des entreprises, notamment les plus grandes, privilégient le crédit-bail de 3 ans accompagné d'un contrat de full service pour la même période et n'exercent pas leur option d'achat pour renouveler leur flotte.

Les marques allemande et suédoise sont souvent privilégiées par les entreprises autrichiennes pour leurs achats de tracteur. En ce qui concerne les semi-remorques, les modèles haut de gamme sont préférés avec, parfois, un châssis renforcé ou en aluminium.

Le ratio semi-remorque/tracteur relevé lors des enquêtes en entreprises est dans la moyenne régionale. Il se situe à 1,22, un chiffre sensiblement au-dessus de ce qui est souvent constaté pour la plupart des pavillons de l'Europe centrale, mais comparable à ce qu'on trouve en Allemagne.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs autrichiens se situe dans le haut de la fourchette des prix du marché européen, avec une concentration des prix entre 90 000 € et 98 000 €. Le montant retenu pour cette étude est de 93 500 € pour un tracteur tandis que le prix d'une semi-remorque neuve est estimé à 26 500 €.

Le mode de financement retenu pour le profil type est le crédit-bail. Il s'agit du mode de financement utilisé par plus de 90 % des entreprises enquêtées. La durée des contrats est de 4 ou 5 ans pour une grande majorité des cas. Le taux d'intérêt des contrats de leasing (crédit-bail), 1,4 % pour les tracteurs et 1,7 % pour les semi-remorques, tels qu'observés pendant la période des entretiens, est en-dessous des taux souvent rencontrés ailleurs en Europe. Dans la plupart des cas, l'acompte est de 10 % et l'option d'achat est fixé à 1 %, symbolique, du prix du véhicule neuf.

Certaines grandes entreprises privilégient des contrats de crédit-bail avec de multiples services inclus, comme un contrat d'entretien ou de pneumatiques, ce qui rend difficile la répartition du coût annoncé en plusieurs postes pour des raisons d'harmonisation des études du CNR. A l'aide des données retenues sur les taux d'intérêt et aux conditions de contrat de crédit-bail détaillées ci-dessus, nos rencontres permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes à dire d'expert. Il est de près de 12 060 € pour le tracteur, 2 686 € pour la remorque. Avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,22, on calcule un coût total de 15 340 € par an.

CARBURANT

Le prix unitaire moyen du gazole pour l'année 2020 est de 0,8750 € par litre HT pour l'Autriche selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne au cours de l'année. Lors des entretiens en entreprises, le CNR a remarqué que près de 40 % du carburant consommé par les entreprises autrichiennes est acheté en vrac. La différence de prix entre l'approvisionnement à la pompe et la cuve est de 6 centimes d'euro.

Ce prix du carburant pour le pavillon ne se limite pourtant pas au prix du carburant acheté en Autriche. Les entreprises autrichiennes s'approvisionnent aussi en Allemagne pour près de 20 % de leur achat annuel. Le Luxembourg, la France et la Hongrie représentent chacune près de 5 % de l'approvisionnement en carburant du pavillon autrichien.

Panier carburant - Autriche - Estimation 2020				
Pays d'approvisionnement	%	Prix HT, moy	Récup TICPE	Prix final
Autriche - Cuve	40%	0,8150 €		0,8150 €
Autriche - Pompe	25%	0,8750 €		0,8750 €
Luxembourg	5%	0,8300 €	- €	0,8300 €
France	5%	1,0504 €	0,2172 €	0,8332 €
Allemagne	20%	0,9441 €	- €	0,9441 €
Hongrie	5%	0,8329 €	0,0245 €	0,8084 €
Moyenne pondérée	100%			0,8572 €

Source : études CNR Europe

Le prix unitaire moyen du panier d'achat de carburant d'un transporteur autrichien en 2020 est donc estimé à 0,8572 €.

La consommation moyenne de carburant est estimée à 28,7 litres aux 100 km, une bonne performance due à l'utilisation quasi exclusive des autoroutes et à la formation des conducteurs à l'éco-conduite.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le recours aux contrats de crédit-bail (leasing) avec un contrat d'entretien inclus est répandu en Autriche. Ce sont notamment les entreprises de moyenne ou grande taille qui le contractent. D'après les responsables rencontrés, un contrat d'entretien pour un véhicule neuf financé avec un crédit-bail de 5 ans avec option d'achat à 1 % représenterait un coût de 800 € par mois et par tracteur pendant la durée du leasing, soit 9 600 € par an. L'échange avec les responsables nous permet de déduire que ceci comprend en général le coût d'entretien des pneumatiques, hors prix d'achat du matériel. Un contrat d'entretien hors pneumatiques coûterait près de 750 € par mois, soit 9 000 € par an.

Pour près d'un quart des entreprises rencontrées, l'existence d'ateliers intégrés divise par deux le budget retenu pour ce poste de coût. Pour d'autres transporteurs qui préfèrent le choix d'ateliers externes indépendants, le coût est estimé à 7 500 €.

Malgré la diversité des témoignages lors des entretiens, les valeurs affichées semblent homogènes. Enfin, la valeur finale retenue pour cette étude 2020 sera de 8 200 € par an et par véhicule.

PNEUMATIQUES

Certains contrats d'entretien comprennent l'entretien de pneumatiques, c'est-à-dire leur contrôle et leur remplacement sans inclure le coût d'achat. Dans le cas des ateliers intégrés, le coût est souvent inclus dans le poste de l'entretien-réparations.

D'après les déclarations des transporteurs autrichiens et suivant certains détails de contrat qui ont pu être analysés, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé

40 tonnes varie entre 2 200 € et 4 250 €. Pour cette étude 2020 et à dire d'expert, le CNR s'appuiera sur les données obtenues auprès des entreprises réalisant une comptabilité analytique détaillée. Ainsi, la valeur retenue sera de 3 350 € pour un ensemble articulé 40 tonnes autrichien.

PEAGES, VIGNETTES ET FERRIES

En ce qui concerne les péages, ce poste de coût ressort parfois plus élevé que celui du carburant pour le pavillon autrichien. En effet, à plus de 0,40 €/km sur le réseau autrichien, autant sur le réseau slovène, près de la moitié pour l'Allemagne et l'Italie, et pour un taux d'utilisation des autoroutes à plus de 85 % du kilométrage total, le pavillon autrichien débourse en moyenne près de 27 000 € par an et par véhicule pour les autoroutes. L'achat, exceptionnel, de l'eurovignette pour certaines entreprises n'est pas inclus dans ce calcul.

Le coût des ferries est négligeable pour la plupart des entreprises autrichiennes dont les marchés principaux sont continentaux. En revanche, certaines entreprises opérant sur les marchés suisse, slovène, italien ou français subissent le coût des tunnels, notamment le tunnel de Karawanken pour la Slovénie, celui de Brenner pour l'Italie ou le Mont Blanc pour la France.

En y ajoutant le coût des tunnels, pour le profil type qui représente l'ensemble du pavillon autrichien, le coût moyen des péages est estimé à 28 400 € par an et par ensemble.

ASSURANCES

Comme partout en Europe, l'assurance véhicule se compose de volets pouvant être contractés séparément, soit une assurance tiers payant obligatoire et un autre tous risques, ou « Casco », qui s'ajoute à la première. Les montants relevés auprès des transporteurs autrichiens rencontrés sont plutôt homogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 600 € par an et par ensemble à 2 100 € par an et par ensemble pour un montant moyen retenu par le CNR de 1 850 € pour cette étude.

TAXE A L'ESSIEU

La taxe à l'essieu annuelle pour un ensemble 40 tonnes autrichien est de 912 €, comme précédemment expliqué.

COÛTS DE STRUCTURE

La plupart des entreprises rencontrées en Autriche connaissent parfaitement leur coût de structure ou les postes de coût qui le composent. En effet, les entreprises autrichiennes sont structurées, dirigées par des professionnels ayant souvent une formation appropriée. Ainsi, les réponses reçues aux questions posées par le CNR sur leur coût de structure sont très précises.

A la lumière des données fournies par les entreprises ou selon les résultats de la comptabilité analytique réalisée en interne, le coût de structure des entreprises autrichiennes est évalué à 9,5 % du coût total, soit près de 15 000 € par an et par véhicule.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Autriche ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprise avec des employeurs et une seconde phase en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos en Autriche près de la frontière avec la Slovaquie et avec l'Allemagne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat autrichien, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

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

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le contrat de travail sans indication de durée, (soit l'équivalent du CDI) est souvent la règle dans le pays. Le droit du travail autrichien fixe des règles précises et relativement onéreuses en cas de licenciement mais la procédure reste simple, prévisible et abordable pour les entreprises qui auraient besoin de licencier. Ainsi, ces dernières n'hésitent pas à embaucher leurs conducteurs sans détermination de durée, avec une période d'essai d'un mois. A cela s'ajoutent la pénurie de conducteurs et les revendications sociales grandissantes des conducteurs en Europe. En effet, l'Autriche a souvent profité de sa proximité avec les pays de l'Est voisins et du niveau élevé des salaires pratiqué dans le pays pour attirer les conducteurs venus souvent de la Hongrie, la Slovaquie ou des pays de l'ex-Yougoslavie. Actuellement, cette source de main d'œuvre devient de plus en plus rare, les conducteurs des pays voisins gagnant presque autant dans leur pays d'origine.

Le nombre d'heures de travail par mois des conducteurs sous contrat autrichien se situe dans une fourchette entre 180 heures et 238 heures, selon les déclarations des conducteurs. La durée de travail retenue par le CNR sera de 205 heures par mois, dont 160 heures de conduite. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 223 jours, suivant une fourchette observée entre 218 jours et 240 jours. Le nombre de semaine de travail est estimé à 45 semaines.

Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 26 jours par an pour une moyenne d'âge de 38 ans et une ancienneté moyenne de 9 ans. Pour rappel, les salariés autrichiens ont droit à un minimum de 25 jours ouvrés de congés payés par an. Pour les conducteurs, il n'est pas rare d'en obtenir plus, notamment en raison de l'ancienneté et/ou suivant un accord d'entreprise et une négociation lors de la signature du contrat du travail.

En ce qui concerne l'organisation du travail, plusieurs cas de figure coexistent. En effet, le marché principal de l'entreprise de transport affecte directement la durée des tournées des conducteurs. Ainsi, pour une grande majorité des conducteurs autrichiens interrogés, les tournées durent 5 à 6 jours, leur permettant de rentrer chez eux chaque weekend.

Un second profil minoritaire, qui représente près d'un tiers des cas, réalise des tournées de 10 à 13 jours. Cette organisation permet aux conducteurs de rentrer chez eux un weekend sur deux. D'autres profils existent mais demeurent rares.

Enfin, le kilométrage moyen d'un conducteur qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 112 000 km par an. Les conducteurs déclarent un kilométrage annuel moyen quasi-identique, soit près de 111 000 km. La valeur retenue pour cette mise à jour est de 111 500 km par an. Dans ces conditions, plus de la moitié des conducteurs n'atteignent pas la durée maximale de conduite de 90 heures sur deux semaines prévue dans la réglementation européenne. Le nombre d'heures de conduite par an est calculé à 1 720.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,09, ce qui se trouve dans la moyenne européenne souvent constatée lors des études internationales du CNR.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sous contrat autrichien reçoivent un salaire fixe mensuel proche du minimum conventionnel. Ceux acceptant les itinéraires à l'international avec découchers reçoivent un salaire fixe légèrement plus élevé, 15 à 20 % au-dessus du minimum conventionnel, soit 2 400 € au lieu de 2 084 € dans le cas d'un conducteur avec une ancienneté de 9 ans. Cette rémunération est obligatoirement complétée par un 13^{ème} salaire majoré en juin et un 14^{ème} en décembre. La majoration des heures supplémentaires ou du travail pendant les jours fériés reste rare en raison du mécanisme de compensation.

En plus de son salaire mensuel, le conducteur autrichien reçoit des indemnités de déplacement international dont le montant journalier (jour+nuit) gravite autour des 40 € pour la plupart des pays européens. Le CNR retient une moyenne de 14 jours de déplacement à l'étranger pour le profil type.

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

Profil type conducteur international - Autriche - 2020					
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - L'activité partagée entre le national 50% et l'international 50% - Trajets internationaux de courte à moyenne distance (pays frontaliers, l'Allemagne, l'Italie essentiellement) - Retour à la base chaque weekend sauf exceptions - 25 jours de congés payés auxquels s'ajoutent éventuellement quelques jours supplémentaires accordés suivant l'ancienneté. 26 jours de congés payés retenus pour le profil type - Rémunération légèrement au-dessus du minimum conventionnel. Frais de déplacement faibles, couvrant à peine les dépenses du conducteur lors des tournées. Aucune prime mais le 13ème et le 14ème mois obligatoires pour tous les conducteurs. - Indemnités de déplacement fidèles à la réalité. - Temps de conduite, de repos et autres travaux enregistrés et inscrits sur les fiches de paie. - Temps de conduite autour de 160 heures par mois et temps de travail de 223 heures, tout multiplié par 10,75 mois. 				
Kilométrage annuel réalisé	111 500 km				
Nombre de jours de travail par an	223				
Nombre de semaines d'activité par an	45				
Nombre d'heures de conduite par an	1 720				
Recomposition du coût d'un conducteur type autrichien en 2020					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	2 896,00 €	Salaire Brut	€/mois	2 896,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	2 400,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	2 400,00 €
13ème mois - mensualisé	€/mois	248,00 €	13ème mois - mensualisé	€/mois	248,00 €
14ème mois - mensualisé	€/mois	248,00 €	14ème mois - mensualisé	€/mois	248,00 €
Autres primes - mensualisées	€/mois	0,00 €	Autres primes - mensualisées	€/mois	0,00 €
Cotisations sociales	28,13%	814,64 €	Cotisations sociales	18,12%	524,76 €
Assurance maladie	3,78%	109,47 €	Assurance maladie	3,87%	112,08 €
Accidents du travail, maladies professionnelles	1,20%	34,75 €	Accidents du travail, maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Retraite	12,55%	363,45 €	Retraite	10,25%	296,84 €
Chômage	3,00%	86,88 €	Chômage	3,00%	86,88 €
Surtaxe IESG	0,20%	5,79 €	Surtaxe IESG	0,00%	0,00 €
Aide au logement	0,50%	14,48 €	Aide au logement	0,50%	14,48 €
Formation - chambre de commerce	0,00%	0,00 €	Formation - chambre de commerce	0,50%	14,48 €
Taxe communale sur les salaires	3,00%	86,88 €	Taxe communale sur les salaires	0,00%	0,00 €
Fonds de solidarité familiale	3,90%	112,94 €	Fonds de solidarité familiale	0,00%	0,00 €
			Impôt sur le revenu après déductions	Barème	533,35 €
Salaire brut chargé		3 710,64 €	Salaire net après cotisations et impôt		1 837,90 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (10 mois et 3 semaines par an)		550,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (10 mois et 3 semaines par an)		550,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		4 260,64 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 387,90 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur autrichien en 2020					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		34 752,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		34 752,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		9 775,74 €	Cotisations sociales et impôt sur le revenu * 12 mois		12 697,22 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		44 527,74 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		22 054,78 €
Indemnités * 10,75 mois		5 912,50 €	Indemnités * 10,75 mois		5 912,50 €
Coût total annuel		50 440,24 €	Revenu net annuel		27 967,28 €
Coût horaire de conduite en €		29,33 €	Revenu net moyen mensuel		2 330,61 €
Coût kilométrique en €		0,45 €			

Source : études CNR Europe

Le coût du conducteur calculé par le CNR s'élève à 50 440 € par an, parmi les plus élevés en Europe. 85,5% de la rémunération est soumise aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu.

Au bilan, le coût de l'heure de conduite ressort à 29,33 €, tandis que le coût kilométrique de conduite est évalué à 0,45 €/km, le double de ce qu'on constate dans la plupart des pays de la région.

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

Conditions et coûts d'exploitation, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2020 		
	unité	Autriche Simulation
Kilométrage annuel du véhicule	km	121 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	242
Ratio semi-remorque/tracteur		1,22
Coût d'un conducteur	€/an	50 440
Ratio conducteur/tracteur		1,09
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 340
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,7
coût unitaire du carburant, moyenne 2020	€/litre	0,8572
Coût annuel du carburant	€/an	29 766
Entretien-réparations	€/an	8 200
Pneumatiques	€/an	3 350
Péages et vignette	€/an	28 400
Assurance (véhicule)	€/an	1 850
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	912
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	142 546
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,18
Coûts de structure	€/an	14 963
Synthèse - coût de revient complet	€/an	157 510
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,30

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique moyen d'un poids lourd 40 tonnes autrichien affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,18 €. En y ajoutant les coûts de structure, évalués à 9,5 % du coût total, le prix de revient s'élève à 1,30 €/km en 2020.

Dans le détail, certains postes de coût divergent des standards observés en Europe, à commencer par le coût très élevé des péages. Le poste entretien-réparation est aussi très élevé mais comparable à la moyenne constatée en France, aux Pays-Bas ou en Belgique.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat,

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

Cleiss,

<https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/autriche.html>

Organisation professionnelle AISÖ,

<https://www.aisoe.at/>

Ministère chargé des transports,

<https://www.bmvit.gv.at/>

Société gestionnaire d'autoroutes autrichiennes, ASFINAG,

<https://www.asfinag.at/maut-vignette/maut-fuer-lkw-und-bus/>

Ministère fédéral des finances, taxe sur les véhicules

<https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/kraftfahrzeuge/kraftfahrzeugsteuer/steuersatz-kfzst.html>

Chambre de commerce autrichienne,

https://www.wko.at/service/kollektivvertrag/kv-arbeiter-gueterbefoerderungsgewerbe-2019.html#heading_Artikel_XIV_Bestimmungen_ueber_die_Entlohnung

<https://www.wko.at/service/steuern/auslandsreisenkostensaetze.html>

<https://www.wko.at/service/steuern/lohnverrechnung-abrechnung-dienstnehmer.html>

Fiches pays, Société Générale, formes d'entreprises en Autriche,

<https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/autriche/entreprise-formes>