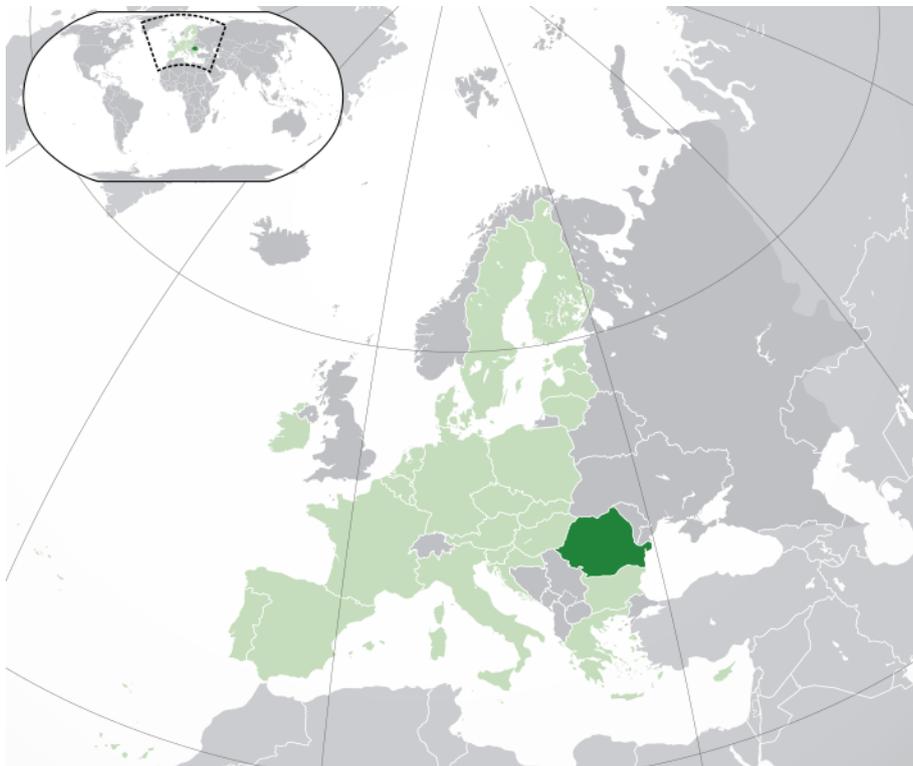


ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises roumain en 2020



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 en 2020

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM roumain publiée en 2017, cette étude menée à cheval sur 2019 et 2020 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Remarque : le taux de change du Leu roumain retenu pour l'année 2020 est de 4,7828 lei pour 1 euro.

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

RESUME

Cette nouvelle étude sur le TRM roumain en 2020 réalisée en coopération avec la fédération des transporteurs roumains, l'UNTRR, témoigne de l'importante évolution du pavillon en l'espace de trois ans. Le doublement du salaire minimum interprofessionnel, le transfert de charges depuis l'employeur vers le salarié et l'introduction de la majoration des indemnités de déplacement sont les principaux changements. En ce qui concerne l'activité du TRM, le pavillon roumain est l'un des pavillons les plus actifs de l'Union européenne sur le plan international. Présent notamment à l'ouest de l'Europe, il réalise plus de 30 % de son activité entre pays tiers et près de 7 % en cabotage.

En 2020, le kilométrage annuel du véhicule baisse fortement par rapport à 2017, -8,5 %, pour s'élever à 136 700 km par an. Cette évolution est notamment due à des retours plus fréquents des conducteurs à leur base, en raison de contrôles routiers et de la pression exercée par les pays de l'ouest de l'Europe dans le cadre du paquet mobilité.

Le salaire brut du conducteur roumain passe de moins de 400 € à 565 € en trois ans, conséquence directe du salaire minimum qui a doublé entre 2016 et 2020. Le montant journalier des indemnités de déplacement étant négocié sur une base individuelle, leur montant journalier atteint 68 € par jour sur 22 jours par mois. Le kilométrage du conducteur se replie de -6 % depuis la dernière étude tandis que son coût augmente de 31 %. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe ainsi à 11,81 €, en augmentation de 31 % par rapport à 2017. Le revenu net pour le conducteur passe de 15 227 à 20 490 € par an, soit +34,6 %.

D'autres augmentations de coûts viennent s'ajouter. C'est le cas des péages (+37 %), de l'entretien-réparations (+16 %) et du coût de détention du véhicule (+12 %). La baisse du coût du carburant (-9 %) et de l'assurance véhicule (-12 %) ne suffisent pas à contrebalancer le résultat final. Au moment de faire les comptes, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes roumain affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,76 € contre 0,64 € en 2017, en augmentation de 19 %. En ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 8 % du coût total, le coût complet monte à 0,83 € au kilomètre en 2020, dans les conditions constatées avant la crise sanitaire.

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| RESUME | 5 |
| SOMMAIRE | 7 |
| 1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ROUMAIN | 9 |
| 1.1. CADRAGE ECONOMIQUE | 9 |
| LA ROUMANIE EN BREF | 9 |
| RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE | 9 |
| 1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ROUMAIN | 10 |
| POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES | 10 |
| ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 12 |
| LE TRM ROUMAIN EN 2019 - DONNEES CLES | 14 |
| 1.3. PRESENTATION DES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ROUMANIE | 18 |
| FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 18 |
| REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 22 |
| 2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ROUMAIN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL | 26 |
| 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES | 26 |
| MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation | 27 |
| MATERIEL DE TRANSPORT – Financement | 27 |
| CARBURANT | 28 |
| ENTRETIEN & REPARATIONS | 29 |
| PNEUMATIQUES | 29 |
| PEAGES | 30 |
| ASSURANCES | 30 |
| TAXE A L'ESSIEU | 31 |
| COUTS DE STRUCTURE | 31 |
| 2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE | 31 |
| CONDITIONS D'EMPLOI | 31 |
| RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE | 33 |
| 2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL | 35 |
| 3. BIBLIOGRAPHIE | 37 |

1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ROUMAIN

1.1. CADRAGE ECONOMIQUE

LA ROUMANIE EN BREF

| | |
|--|---|
| Capitale | Bucarest |
| Superficie | 238 398 km ² |
| Population | 19 731 648 habitants |
| Langue(s) officielle(s) de l'UE | Roumain |
| Régime politique | République parlementaire |
| Président de la République | Klaus Iohannis |
| Premier ministre | Florin Cîtu |
| Ministre chargé des transports | Catalin Drula, depuis le 23 décembre 2020 |
| Date d'adhésion à l'UE | 1 ^{er} janvier 2007 |
| Date d'adhésion à l'euro | Actuellement non-membre. Adhésion prévue au plus tôt en 2027/2028 selon le Premier ministre |
| Sièges au Parlement européen | 33 sièges |
| Commissaire européen | Adina-Ioana Vălean, Commissaire aux transports |
| Croissance PIB (%) | + 4,1 % (Eurostat, 2019) |
| Inflation (%) | + 2,3 % (Eurostat, 2020) |
| Taux de chômage (% de la population active) | 5,0 % (Eurostat, fin 2020) |
| Balance commerciale | -18,7 milliards d'euro (2020) |
| Salaires minimum mensuel brut | 2 300 lei, soit 481 € par mois (à compter du 13 janvier 2021) |

RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE

Cette étude sur le TRM roumain a été réalisée début 2020 aux conditions économiques constatées avant la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19. Les données et les conditions d'exploitation sont donc harmonisées avec celles des autres pays de l'Union européenne dont le TRM a récemment étudié par le CNR.

En raison de conditions exceptionnelles à la suite de la crise sanitaire, le pavillon roumain aurait subi une forte chute de son volume d'activité aux mois de mars-mai 2020. Cette importante baisse, subie par tous les pavillons européens, aurait été absorbée par une reprise soutenue de l'activité courant été 2020, limitant la baisse annuelle de l'activité du pavillon roumain. Fin 2020, les difficultés liées aux voyages internationaux compliqueraient toujours les opérations de TRM, mais la compétitivité du pavillon roumain ainsi que l'acceptation par ses conducteurs des tournées de plusieurs mois en Europe auraient aidé le pavillon à finir l'année 2020 avec une perspective relativement dynamique.

1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ROUMAIN

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports¹

Le dernier « plan stratégique des transports » publié régulièrement par le ministère des Transports et des Infrastructures porte sur la période 2014-2020. Il prévoit :

- l'amélioration de la connectivité des réseaux de transport transeuropéens en développant le réseau d'infrastructures de transport TEN-T,
- la mise en place d'un système de transport complet et efficace (économique, durable, sûr et avec un minimum d'impact sur l'environnement),
- la modernisation des infrastructures existantes,
- l'investissement de 45,45 milliards d'euros dans les projets de transport tous modes et intermodaux.

En ce qui concerne le transport routier, le ministère identifie un certain nombre de projets, notamment autoroutiers, afin de relier les grands pôles économiques du pays. Les axes prioritaires sont Sibiu-Pitesti, Sibiu-Brasov, Brasov-Bacau, Targu Neamt-Pascani-Iasi-Ungheni, Brasov-Comarnic, Pitesti-Craiova et Suplacu de Barcau-Bors. Ces projets d'autoroutes représentent près de 1 095 km de construction neuve, dont 118 km en zone montagneuse, pour un budget de près de 10 milliards d'euros.

Une réforme importante devrait également changer le visage du transport ferroviaire en Roumanie. L'enjeu principal du secteur est la modernisation du réseau existant pour améliorer la vitesse et la ponctualité afin de rétablir l'attractivité de ce mode de transport pour les passagers comme pour le fret. Le « paquet ferroviaire national » prévoit la construction de certains tronçons manquants du réseau et l'électrification de la majorité du réseau existant à l'horizon 2029.

Le développement du transport maritime est un volet important du plan stratégique qui prévoit la modernisation des infrastructures maritimes aux principaux ports du pays (Constanta, Galati, Giurgiu,...) et l'amélioration des liaisons entre le réseau fluvial du Danube et la Mer Noire. Le texte prévoit également la mise en place des services multimodaux dans

¹ Ministère du Transport et des Infrastructures, Master plan 2019-2020

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

les principaux aéroports du pays et le développement des aéroports régionaux pour assurer une meilleure accessibilité au territoire rural.

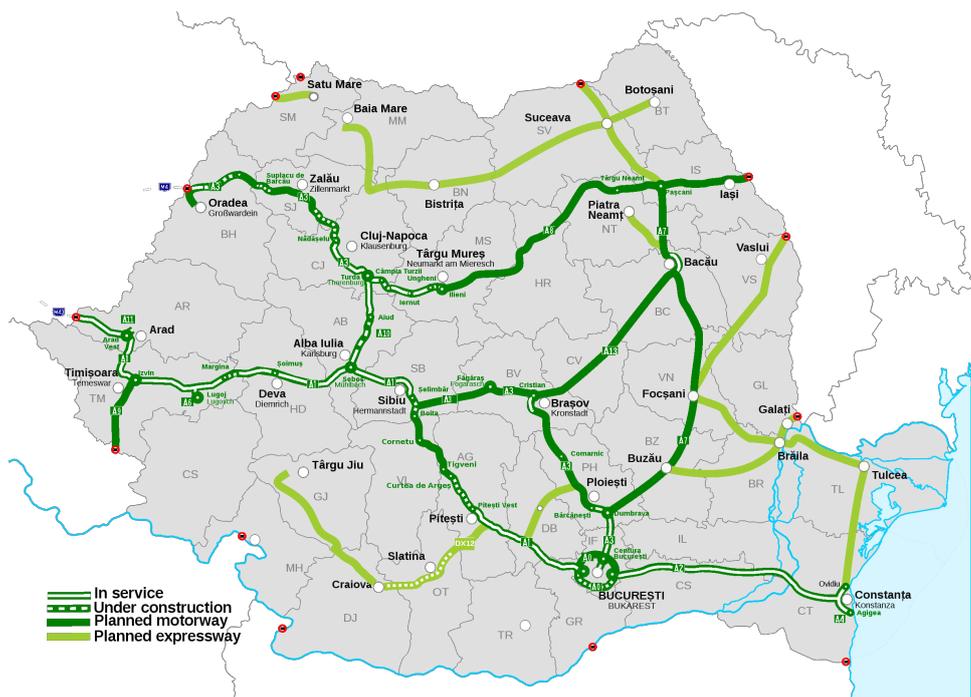
Le développement des projets conjoints avec la Bulgarie, notamment dans les domaines maritime et fluvial ainsi que la construction des autoroutes reliant la Roumanie au reste de l'Europe, sont prioritaires pour le pays. Pour ce faire, la Roumanie compte sur une aide de l'UE qui devrait couvrir près de 40 % du budget prévu pour ses projets sur la période 2014-2020.

Infrastructures de transport et utilisation

L'infrastructure routière roumaine est incomplète et congestionnée. Le coût de construction des nouvelles autoroutes étant assez élevé en raison de la géographie difficile du pays, le développement du réseau progresse lentement. De nombreux projets d'autoroutes sont en cours afin de relier, en priorité, le port de Constanta et la capitale Bucarest à l'ouest de l'Europe via la Hongrie.

Autoroutes de Roumanie

(In service : en service ; under construction : en construction ; planned motorways : autoroutes planifiées ; planned expressways : voies rapides planifiées)



Héritage de l'ère communiste, le réseau ferroviaire roumain est vieillissant et nécessite aujourd'hui des investissements de grande ampleur. Il réalise pour autant près de 30 % du transport du fret.

La spécificité importante de la Roumanie est l'importance de son transport fluvial qui assure également près de 30 % du transport de fret du pays. Son rôle est très important dans le transport national mais aussi international, notamment pour les échanges de la Roumanie avec ses voisins du centre et de l'est de l'Europe.

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

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Transport routier | 36,9% | 37,2% | 39,4% | 40,3% | 40,8% | 38,0% | 40,3% | 42,4% | 44,0% | 45,0% |
| Transport ferroviaire | 29,2% | 35,4% | 31,4% | 30,7% | 30,2% | 31,6% | 30,3% | 30,2% | 28,9% | 26,8% |
| Voies navigables | 33,8% | 27,4% | 29,2% | 29,0% | 29,0% | 30,4% | 29,4% | 27,4% | 27,1% | 28,1% |

Source : Eurostat

Infrastructures de transport en Roumanie

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Longueur des routes nationales | 16 552 km | 16 690 km | 16 887 km | 17 110 km | 16 589 km | 16 859 km | 16 865 km | 16 891 km | 16 917 km | 17 007 km |
| dont autoroutes | 332 km | 350 km | 550 km | 644 km | 683 km | 747 km | 747 km | 763 km | 823 km | 866 km |
| Longueur du réseau ferroviaire | 10 785 km | 10 777 km | 10 777 km | 10 768 km | 10 777 km | 10 770 km | 10 774 km | 10 774 km | 10 765 km | 10 759 km |
| dont réseau électrifié | 4 020 km | 4 020 km | 4 020 km | 4 029 km | 4 029 km | 4 030 km | 4 030 km | 4 030 km | 4 029 km | 4 029 km |
| Longueur des rivières navigables | 1 647 km | 2 453 km |
| Longueur des canaux navigables | 132 km | 182 km |

Source : INSSE - Institut de statistiques roumain

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Organisations professionnelles de TRM

Union Nationale des Transporteurs Routiers Roumains (UNTRR)²

Fondée en 1990, l'UNTRR est la principale organisation professionnelle de transporteurs routiers en Roumanie. Selon son représentant, elle est une organisation « non-gouvernementale, indépendante, apolitique et démocratique ». L'UNTRR a pour mission de soutenir le secteur et protéger les intérêts des transporteurs routiers roumains au niveau national et international.

L'organisation compte plus de 13 000 membres opérant sur les marchés de TRM et de TRV. Elle est très active dans les négociations européennes. L'UNTRR aide ses membres dans leurs démarches à l'international et possède également un outil de calcul de coûts du TRM basé sur la méthodologie du CNR. Son secrétaire général est actif sur la scène européenne et a d'intenses relations avec l'administration roumaine.

ARTRI – Association Roumaine de Transport Routier International

ARTRI est une organisation professionnelle qui regroupe principalement les entreprises de TRM international de petite et moyenne taille. Membre de l'IRU, elle garantit la mise en place

² Source : <https://www.untrr.ro/about/about-us.html>

et l'application de la réglementation internationale (e.g. la convention TIR). A travers l'IRU, elle demeure en contact avec les organisations de 74 pays et vise à protéger les intérêts des transporteurs routiers roumains. Elle soutient les transporteurs dans leur organisation, leur gestion, leur développement et leurs démarches, y compris dans les domaines des activités spéciales. Elle offre son assistance dans les domaines financier, administratif et logistique.

FORT – Fédération des Opérateurs de Transport Roumains

C'est une association des petites entreprises de transport opérant plutôt au niveau national. Elle aide les entrepreneurs dans leurs démarches techniques, juridiques et administratives et assure leurs relations avec les autorités publiques. FORT prétend être « la voix des transporteurs roumains qui espèrent restaurer l'ordre et la discipline dans les entreprises de transport et gagner le respect des autorités roumaines et internationales ». Elle milite également pour le renouvellement du parc de véhicules de TRM et de TRV opérant au niveau national et pour la réorganisation du secteur pour mieux répondre aux besoins de la Roumanie.

Administrations de tutelle

Registrul Auto Român (R.A.R. – Registre auto Roumain)³

C'est un organisme, technique, désigné par le ministère des Transports comme une autorité compétente dans le domaine technique des véhicules routiers, la sécurité routière, la protection de l'environnement et l'assurance de la qualité de transport.

Selon la loi en vigueur, le RAR tient les rôles suivants :

- accorder la certification nationale des véhicules routiers, des pièces détachées et des systèmes embarqués,
- accorder les certificats de conformité dans les mêmes domaines,
- accorder des certifications spécifiques individuelles pour les véhicules routiers,
- effectuer le contrôle technique périodique pour certains types de véhicules,
- accorder des licences aux stations de contrôle technique,
- appliquer la réglementation européenne dans les domaines techniques,
- accorder des licences aux ateliers de réparation des véhicules et de leurs pièces et certifier le « système de gestion de qualité »,
- participer aux travaux du Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation sur les véhicules, sous la Commission économique de l'ONU.

Le RAR est basé à Bucarest mais possède des représentations dans toutes les régions de Roumanie.

³ Source : www.rarom.ro

A.R.R. – Autorité Routière Roumaine

L'ARR est un autre organisme public sous la tutelle du ministère des Transports. Il a pour mission de :

- accorder des licences de transport pour les transporteurs roumains de marchandises et de passagers,
- accorder des autorisations aux auto-écoles et leurs instructeurs,
- tenir le registre des transporteurs et des organisations de transport routier,
- émettre des certificats et diplômes aux professionnels du transport routier,
- mettre en place les standards techniques et assurer l'application de la réglementation provenant du ministère des Transports,
- émettre des cartes de chronotachygraphe,
- évaluer les différents facteurs ayant un impact sur la sécurité routière.

ISCTR - Inspection d'État du Contrôle de Transport Routier

C'est une institution technique sous la tutelle du ministère des Transports qui assure l'inspection nationale de la réglementation et sa conformité avec la réglementation internationale. Elle s'occupe essentiellement des permis de conduire et de la mise en place et du contrôle des spécifications techniques des véhicules (poids, taille, etc.)

L'ISCTR est l'autorité compétente pour contrôler et sanctionner suivant les dispositions du Règlement CE/1071/2009, CE/1072/2009, CE/1073/2009 et CE/561/2006.

LE TRM ROUMAIN EN 2019 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon roumain en 2019

Structure du TRM sous pavillon roumain en 2019

| 2019 | Marchandises transportées | Tonnes-kilomètres réalisées | | Distance moyenne | Véhicules.km réalisés |
|---|---------------------------|-----------------------------|---------------|------------------|--------------------------|
| | milliers de tonnes | millionst.km | % | km | millions de véhicules.km |
| TOTAL | 256 641 | 61 041 | 100,0% | 238 | 4 202 |
| Transport national | 200 198 | 16 675 | 27,3% | 83 | 1 210 |
| Transport international | 56 443 | 44 367 | 72,7% | 786 | 2 993 |
| <i>dont transport international marchandises chargées en Roumanie</i> | 8 720 | 11 308 | 18,5% | 1 297 | 780 |
| <i>dont transport international marchandises déchargées en Roumanie</i> | 6 989 | 9 103 | 14,9% | 1 302 | 614 |
| <i>dont transport international entre pays tiers</i> | 27 418 | 19 872 | 32,6% | 725 | 1 312 |
| <i>dont cabotage</i> | 13 315 | 4 083 | 6,7% | 307 | 286 |

Source : Eurostat

Avec plus de 70 % de l'activité totale, le pavillon roumain affiche un taux d'activité internationale parmi les plus élevés d'Europe. Les distances moyennes de 1 300 km pour l'activité bilatérale s'expliquent par la localisation des principaux marchés du pavillon roumain à l'ouest de l'Union européenne. L'activité entre pays tiers est la première activité du pavillon et occupe près d'un tiers du total. Avec 6,7 % du total en 2019, le cabotage roumain ne constitue plus une activité d'appoint mais un véritable marché.

Evolution du TRM sous pavillon roumain

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

| En millions de t-km | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | TCAM* |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| TOTAL | 34 269 | 25 889 | 26 349 | 29 662 | 34 026 | 35 136 | 39 023 | 48 176 | 54 704 | 58 762 | 61 041 | 5,94% |
| Transport national | 20 879 | 12 096 | 11 858 | 12 673 | 12 505 | 12 136 | 12 068 | 13 140 | 13 548 | 14 358 | 16 675 | -2,22% |
| Transport international | 13 390 | 13 793 | 14 491 | 16 989 | 21 522 | 23 000 | 26 955 | 35 036 | 41 156 | 44 404 | 44 367 | 12,73% |

*Taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

L'activité du pavillon roumain est en forte augmentation depuis la fin de la crise économique de 2008. Sur les dix dernières années, l'activité internationale affiche un taux de croissance moyen de 12,73 % tandis que l'activité nationale peine à atteindre son niveau d'avant la crise, avec une baisse moyenne de -2,22 %/an sur la même période.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon roumain 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 roumain | 93 | 66 | 207 | 505 | 1 008 | 1 403 | 1 755 | 3 038 | 3 921 | 3 725 | 4 083 | 46% |
| <i>en Allemagne</i> | 20 | 19 | 59 | 152 | 332 | 472 | 582 | 1 139 | 1 264 | 1 185 | 1 119 | 50% |
| <i>en France</i> | 23 | 9 | 34 | 178 | 323 | 431 | 481 | 807 | 1 196 | 1 036 | 1 171 | 48% |
| <i>en Italie</i> | 30 | 17 | 40 | 66 | 148 | 208 | 155 | 294 | 413 | 282 | 305 | 26% |
| Part du cabotage pour le pavillon roumain (%) | 0,3 | 0,3 | 0,8 | 1,7 | 3,0 | 4,0 | 4,5 | 6,3 | 7,2 | 6,3 | 6,7 | - |

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

Le cabotage sous pavillon roumain se développe avec un taux de croissance annuel moyen de 46 %/an sur dix ans. Son volume a été multiplié par 44 sur cette période. Ses principaux marchés sont l'Allemagne et la France, où le cabotage roumain gagne 50 % chaque année.

L'activité de cabotage du pavillon roumain est la deuxième plus importante en Europe derrière la Pologne. Elle occupe 6,7 % de l'activité totale du pavillon. Ce dernier taux est en stagnation depuis 2016.

Le cabotage en Roumanie

| En millions de tonnes-kilomètres | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | TCAM |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Cabotage en Roumanie | 122 | 31 | 31 | 124 | 49 | 57 | 74 | 64 | 108 | 64 | 79 | -4,25% |
| Taux de pénétration du cabotage* | 0,58% | 0,26% | 0,26% | 0,97% | 0,39% | 0,47% | 0,61% | 0,48% | 0,79% | 0,45% | 0,47% | - |
| Part de marché du cabotage** | 1,87% | 0,52% | 0,54% | 1,98% | 0,78% | 0,89% | 1,13% | 0,88% | 1,50% | 0,79% | 0,85% | - |

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 en Roumanie reste très faible et perd de son volume, avec un taux de croissance annuel moyen négatif de -4 %/an sur 10 ans. La part de marché du cabotage en Roumanie représente moins de 1 %.

Entreprises de TRM

Il y a près de 30 000 entreprises de transport en Roumanie, contre 20 000 au début des années 2010.

Parmi ces entreprises, trois quarts sont de petite taille, possédant entre 1 et 5 véhicules. 80 % des entreprises roumaines seraient spécialisées en transport international dont une grande majorité ayant comme destination principale les pays de l'ouest de l'Europe. Près d'un quart des entreprises spécialisées à l'international aurait une activité dans les pays voisins non-européens tels que la Serbie, la Moldavie, l'Ukraine et la Turquie.

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

| | 2018 |
|---|---------------------|
| Nombre d'entreprises | 31 574 |
| Nombre de personnes employées | 160 496 |
| Nombre de salariés | 156 711 |
| Chiffre d'affaires | 10 470,6 millions € |
| Charges | |
| Montant total des achats de biens et services | 8 231,7 millions € |
| dont achat de marchandises | 401,7 millions € |
| dont travail intérimaire ou sous-traitance | 0,1 million € |
| Dépenses de personnel | 935,9 millions € |
| dont salaires et assimilés | 907,9 millions € |
| dont charges sociales | 28,0 millions € |
| Excédent brut d'exploitation | 1 232,1 millions € |

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

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Il existe très peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Roumanie. Les seules disponibles sont celles de l'Eurostat. Ainsi, il y aurait près de 150 000 tracteurs routiers pour 130 000 semi-remorques. Selon ces données, le nombre de véhicules articulés 40 tonnes par entreprise est compris entre 4 et 5, soit une taille moyenne relativement petite. Ceci est en accord avec les déclarations des responsables rencontrés sur place.

| Statistiques sur les véhicules en Roumanie | | | | | | |
|--|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Tracteurs routiers | Total | 105 760 | 118 212 | 128 728 | 138 881 | 146 646 |
| | Moins de 2 ans | 10 695 | 14 003 | 13 633 | 12 225 | 11 532 |
| | De 2 à 5 ans | 13 157 | 13 569 | 16 160 | 19 911 | 20 921 |
| | De 5 à 10 ans | 34 726 | 37 700 | 34 227 | 31 644 | 36 756 |
| | De 10 à 20 ans | 47 182 | 52 940 | 64 708 | 63 050 | 64 400 |
| | Plus de 20 ans | nd | nd | nd | 12 051 | 13 337 |
| Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes | Total | nd | nd | nd | 142 414 | 145 927 |
| | Moins de 2 ans | nd | nd | nd | 2 346 | 3 070 |
| | De 2 à 5 ans | nd | nd | nd | 3 271 | 3 665 |
| | De 5 à 10 ans | nd | nd | nd | 7 513 | 7 068 |
| | De 10 à 20 ans | nd | nd | nd | 57 309 | 56 707 |
| | Plus de 20 ans | nd | nd | nd | 71 975 | 75 417 |
| Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes | Total | nd | nd | nd | 753 029 | 797 135 |
| | Moins de 2 ans | nd | nd | nd | 34 140 | 35 347 |
| | De 2 à 5 ans | nd | nd | nd | 39 662 | 46 311 |
| | De 5 à 10 ans | nd | nd | nd | 77 650 | 76 287 |
| | De 10 à 20 ans | nd | nd | nd | 453 386 | 461 843 |
| | Plus de 20 ans | nd | nd | nd | 148 191 | 177 343 |
| Semi-remorques | Total | 96 645 | 105 951 | 113 548 | 121 688 | 129 862 |

Source : Eurostat

1.3. PRESENTATION DES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ROUMANIE

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. Ainsi, les petites entreprises dont le chiffre d'affaires ne dépasse pas 1 million d'euros sont imposées à hauteur de 1 % de leur chiffre d'affaires si elles ont au moins un salarié. Sinon, elles sont imposées à hauteur de 3 %. Le taux d'imposition est applicable sans distinction de profit.

Les entreprises souhaitant passer sous le régime de l'imposition des bénéficiaires doivent avoir un capital social souscrit minimum de 45 000 lei, soit un peu moins de 1 000 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.

T.V.A.

Le taux standard de la TVA en Roumanie est de 19 %. Un taux réduit de 9 % est appliqué sur certains produits alimentaires, les médicaments, les équipements médicaux ou encore les produits intermédiaires agricoles. Un second taux réduit de 5 % s'applique sur la plupart des produits alimentaires, le transport de passagers, la presse, les produits culturels et sportifs, les parcs d'attraction, le logement social et l'hôtellerie-restauration.

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.

La taxe sur les moyens de transport est payée annuellement, en deux versements égaux, le premier jusqu'au 31 mars et le second jusqu'au 30 septembre inclus.

Taxe à l'essieu pour les porteurs avec un PTAC de 12 tonnes ou plus en Roumanie - 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 | - € | 27,81 € |
| | 13 000 – 13 999 | 133 RON | 367 RON | 27,81 € | 76,73 € |
| | 14 000 – 14 999 | 367 RON | 517 RON | 76,73 € | 108,10 € |
| | 15 000 et plus | 517 RON | 1 169 RON | 108,10 € | 244,42 € |
| 3 essieux | 15 000 – 16 999 | 133 RON | 231 RON | 27,81 € | 48,30 € |
| | 17 000 – 18 999 | 231 RON | 474 RON | 48,30 € | 99,11 € |
| | 19 000 – 20 999 | 474 RON | 615 RON | 99,11 € | 128,59 € |
| | 21 000 – 22 999 | 615 RON | 947 RON | 128,59 € | 198,00 € |
| | 23 000 – 24 999 | 947 RON | 1 472 RON | 198,00 € | 307,77 € |
| 4 essieux | 25 000 et plus | 947 RON | 1 472 RON | 198,00 € | 307,77 € |
| | 23 000 – 24 999 | 615 RON | 623 RON | 128,59 € | 130,26 € |
| | 25 000 – 26 999 | 623 RON | 973 RON | 130,26 € | 203,44 € |
| | 27 000 – 28 999 | 973 RON | 1 545 RON | 203,44 € | 323,03 € |
| | 29 000 – 30 999 | 1 545 RON | 2 291 RON | 323,03 € | 479,01 € |
| | 31 000 et plus | 1 545 RON | 2 291 RON | 323,03 € | 479,01 € |

Taxe à l'essieu pour les ensembles tracteur + semi-remorque - 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 | - € | 12,54 € |
| | 18 000 – 19 999 | 60 RON | 137 RON | 12,54 € | 28,64 € |
| | 20 000 – 21 999 | 137 RON | 320 RON | 28,64 € | 66,91 € |
| | 22 000 – 22 999 | 320 RON | 414 RON | 66,91 € | 86,56 € |
| | 23 000 – 24 999 | 414 RON | 747 RON | 86,56 € | 156,18 € |
| 2+2 essieux | 25 000 et plus | 747 RON | 128 RON | 156,18 € | 26,76 € |
| | 23 000 – 24 999 | 128 RON | 299 RON | 26,76 € | 62,52 € |
| | 25 000 – 25 999 | 299 RON | 491 RON | 62,52 € | 102,66 € |
| | 26 000 – 27 999 | 491 RON | 721 RON | 102,66 € | 150,75 € |
| | 28 000 – 28 999 | 721 RON | 871 RON | 150,75 € | 182,11 € |
| | 29 000 – 30 999 | 871 RON | 1 429 RON | 182,11 € | 298,78 € |
| | 31 000 – 32 999 | 1 429 RON | 1 984 RON | 298,78 € | 414,82 € |
| 2+3 essieux | 33 000 – 35 999 | 1 984 RON | 3 012 RON | 414,82 € | 629,76 € |
| | 36 000 et plus | 1 984 RON | 3 012 RON | 414,82 € | 629,76 € |
| | 36 000 – 37 999 | 1 579 RON | 2 197 RON | 330,14 € | 459,35 € |
| | 38 000 et plus | 2 197 RON | 2 986 RON | 459,35 € | 624,32 € |
| | 3+2 essieux | 36 000 – 37 999 | 1 395 RON | 1 937 RON | 291,67 € |
| 38 000 – 39 999 | | 1 937 RON | 2 679 RON | 404,99 € | 560,13 € |
| 40 000 – 43 999 | | 2 679 RON | 3 963 RON | 560,13 € | 828,59 € |
| 44 000 et plus | | 2 679 RON | 3 963 RON | 560,13 € | 828,59 € |
| 3+3 essieux ou plus | 36 000 – 37 999 | 794 RON | 960 RON | 166,01 € | 200,72 € |
| | 38 000 – 39 999 | 960 RON | 1 434 RON | 200,72 € | 299,82 € |
| | 40 000 – 43 999 | 1 434 RON | 2 283 RON | 299,82 € | 477,34 € |
| | 44 000 et plus | 1 434 RON | 2 283 RON | 299,82 € | 477,34 € |

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

Péages – Vinieta rutiera

En Roumanie, la « vignette routière » est obligatoire non seulement sur les autoroutes mais également sur une grande partie des routes nationales, sauf celles gérées par des municipalités, soit sur plus de 4 200 km de routes au total. 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 - 2020 | | | | | |
|---|---------|---------|----------|----------|------------|
| Véhicules dont le PTAC est entre 0 et 3,5 tonnes (inclus) | | | | | |
| Nombre d'essieux | 1 jour | 7 jours | 30 jours | 90 jours | 365 jours |
| indifférent | - | 6,00 € | 16,00 € | 36,00 € | 96,00 € |
| Véhicules dont le PTAC est entre 3,5 tonnes et 7,5 tonnes (inclus) | | | | | |
| Nombre d'essieux | 1 jour | 7 jours | 30 jours | 90 jours | 365 jours |
| indifférent | 4,00 € | 16,00 € | 32,00 € | 92,00 € | 320,00 € |
| Véhicules dont le PTAC est entre 7,5 tonnes et 12 tonnes (inclus) | | | | | |
| Nombre d'essieux | 1 jour | 7 jours | 30 jours | 90 jours | 365 jours |
| indifférent | 7,00 € | 28,00 € | 56,00 € | 160,00 € | 560,00 € |
| Véhicules dont le PTAC est supérieur à 12 000 kg | | | | | |
| Nombre d'essieux | 1 jour | 7 jours | 30 jours | 90 jours | 365 jours |
| Jusqu'à 3 essieux | 9,00 € | 36,00 € | 72,00 € | 206,00 € | 720,00 € |
| 4 essieux et plus | 11,00 € | 55,00 € | 121,00 € | 345,00 € | 1 210,00 € |

Source : Rovinieta.ro

Certains ponts sont soumis à une tarification spéciale. Pour les poids lourds, il s'agit des 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. 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>

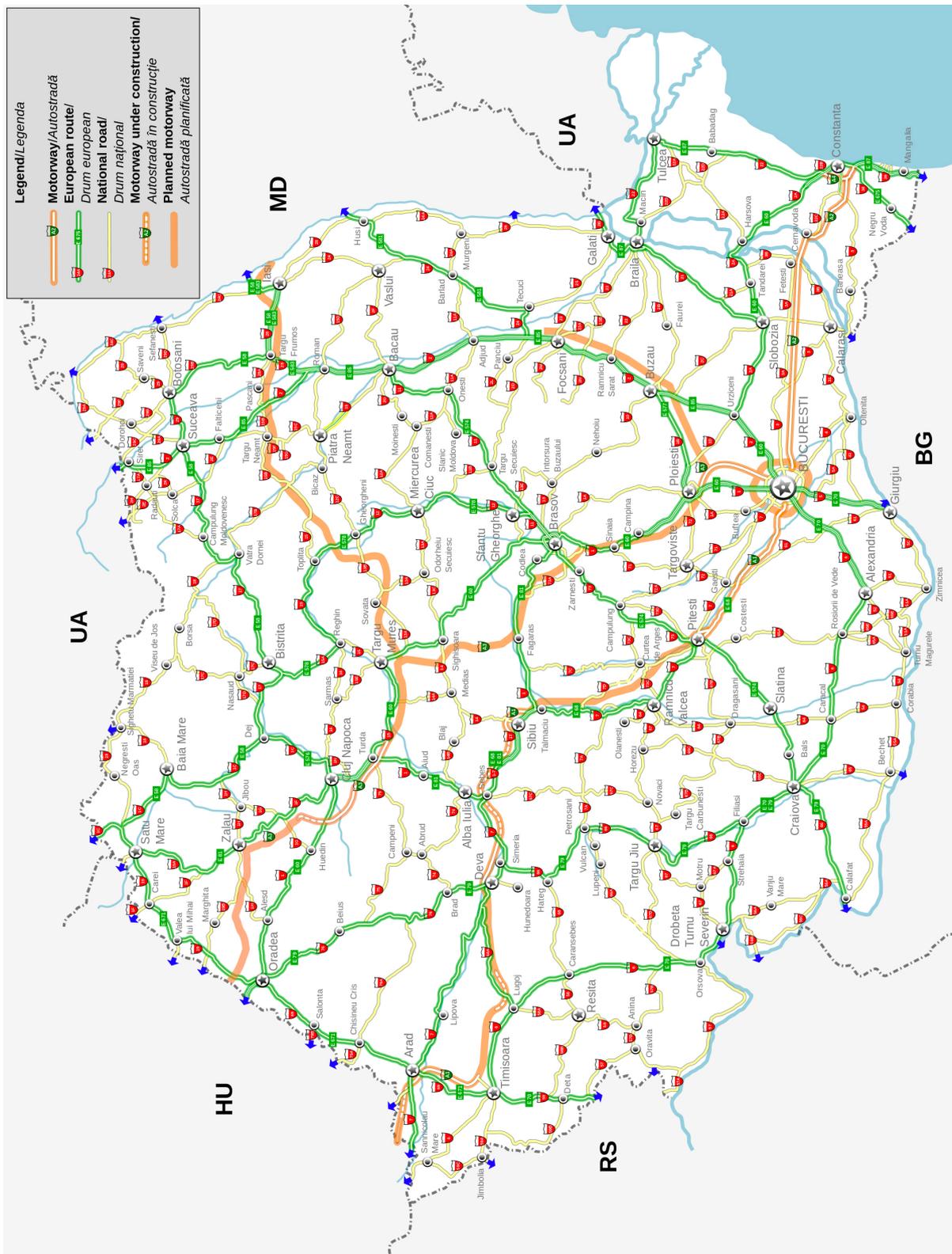
La carte suivante représente le réseau routier et autoroutier roumain soumis au paiement de la vignette. Source : www.rovinieta.ro

Légende de la carte :

Orange : autoroutes construites si ligne blanche continue au milieu, en construction si ligne blanche en pointillé, en projet si pas de ligne blanche au milieu

Double ligne verte : routes européennes

Jaune : routes nationales



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. Ceci peut parfois créer une situation où un État membre semble ne pas respecter la réglementation en vigueur en raison de la dévaluation de sa monnaie, ce qui a été le cas de la Roumanie en 2019.

Les entreprises de transport bénéficient depuis 2014 d'un système de remboursement des droits d'accises. Conformément à une décision du gouvernement du 17 juillet 2018, ce remboursement s'élève à 183,62 lei / 1 000 litres, soit 3,84 €/hl. Il n'est pas plafonné en volume. Ce remboursement n'est déclenché que si les droits d'accises nets appliqués au gazole à usage privé sont supérieurs au plancher européen (33 €/hl).

Au premier trimestre 2020, lors de la réalisation de cette étude, les droits d'accises s'élevaient à 33,79 €/hl, un montant trop bas pour déclencher le remboursement partiel en 2020.

Ainsi, le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève pour l'année 2020 à 33,79 €/hl.

REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

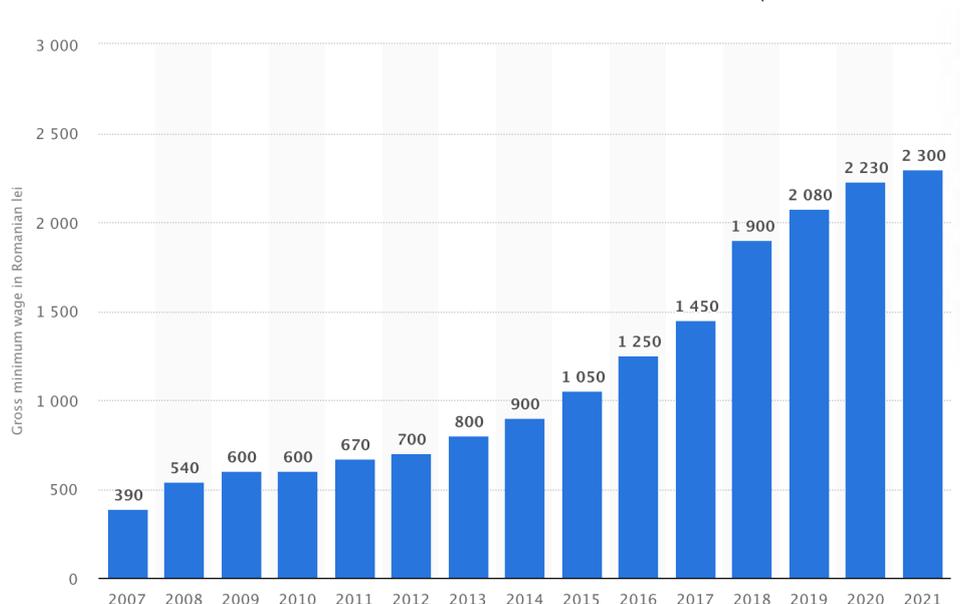
Rémunération

En ce qui concerne l'évolution du salaire minimum interprofessionnel, le cas de la Roumanie est assez singulier. En 2016, le pays affichait un salaire minimum interprofessionnel 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, auquel s'ajoutent une dizaine d'euros de cotisations pour l'employeur. Au final, le salaire représente un coût pour l'entreprise de 476,50 € pour un net de 303 € pour l'employé.

Certes un effet de rattrapage du salaire minimum est en cours en Roumanie, mais le salaire minimum n'a pas doublé en réalité. Les réformes de 2018 représentent pour l'employeur une forte augmentation du coût du salarié de 67 %, tandis que le net pour le salarié augmente de 56 %. Une progression tout de même remarquable.

Évolution du salaire minimum en Roumanie entre 2007 et 2021 (valeurs en lei roumain)



Source : Statista

| Evolution du salaire minimum brut en Roumanie | | | | |
|---|------------------------|---------------------------|----------------------|-------------------------|
| Date | Montant mensuel en RON | Evolution annuelle en RON | Montant mensuel en € | Evolution annuelle en € |
| 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

Un second niveau de salaire minimum est en vigueur en Roumanie depuis 2019 pour les salariés ayant un diplôme universitaire (équivalent Bac+4) et pour ceux qui ont une expérience professionnelle d'au moins 15 ans dans le même domaine. Ces deux catégories reçoivent un salaire minimum de 2 350 lei. Ce dernier montant n'a pas été révisé en 2020.

Congés payés

Les congés payés sont de 20 jours minimum en Roumanie. De plus, 14 jours sont accordés pour les jours fériés nationaux et religieux.

Certains secteurs d'activités peuvent accorder entre 1 et 4 jours de congés payés supplémentaires pour des raisons de pénibilité du travail mais ceci n'est pas encore mise en place pour le TRM.

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, fixe l'indemnité journalière internationale minimale à 35 euros. Pour leurs déplacements nationaux, les salariés ont droit à 17 lei par jour, soit près de 3,75 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.

Cotisations sociales en Roumanie

| Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en 2020 | Employeur | Salarié |
|---|--------------|--------------|
| Assurance maladie-maternité - prestations en espèces | 2,25% | - |
| Assurance maladie-maternité - prestations en nature | - | 10,0% |
| Pensions - invalidité, vieillesse, survivants | - | 25,0% |
| Cotisation exceptionnelle - travail en situation difficile | 4,0% | - |
| Cotisation exceptionnelle - travail en situation spéciale | 8,0% | - |
| Total (sans exceptions) | 2,25% | 35,0% |

Source: Office national des impôts et douanes

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 1^{er} janvier 2017, 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). Cette *déduction personnelle* est 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. Les taux en vigueur pour l'année 2020 sont disponibles sur le lien suivant : <http://prcontrol.ro/blog/deducerea-personala-in-2020/>

Un conducteur roumain sans personne à charge, gagnant près de 2 720 lei par mois (conformément au profil type disponible en fin d'étude) a 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 début 2020, période de réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM 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 15 entreprises roumaines de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, 13 ont présenté des résultats exploitables. Ainsi, les 13 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

| | Nombre de tracteurs | Nb de semi-remorques | Principaux marchés | Nb de conducteurs | Chiffre d'affaires |
|---------------|---------------------|----------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------|
| Entreprise 1 | 32 | 32 | DE, BE | 44 | 6 000 000 € |
| Entreprise 2 | 38 | 45 | BE | 40 | nd |
| Entreprise 3 | 63 | 63 | DE | 63 | 5 300 000 € |
| Entreprise 4 | 35 | 35 | SK, PL, FR, IT | 32 | 6 500 000 € |
| Entreprise 5 | 7 | 8 | AT, DE, NL, CH, NO | 9 | 1 400 000 € |
| Entreprise 6 | 16 | 19 | DE, FR, Benelux, IT | 20 | 1 157 000 € |
| Entreprise 7 | 46 | 53 | SK, PL, CZ, FR, Benelux | 44 | 3 600 000 € |
| Entreprise 8 | 64 | 94 | PL, SK, CZ, GR, DE | 73 | 5 500 000 € |
| Entreprise 9 | 300 | 340 | UK, DE, FR, NL, BE, CZ | 330 | 75 789 474 € |
| Entreprise 10 | 45 | 55 | GR, IT, FR | 45 | 10 500 000 € |
| Entreprise 11 | 32 | 40 | DE, UK, FR, IT | 33 | 3 370 000 € |
| Entreprise 12 | 300 | 320 | PL, CZ, SK, HU, DE, IT, ES, TR | 300 | 48 000 000 € |
| Entreprise 13 | 14 | 12 | UK, DE | 18 | 1 700 000 € |

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

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

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

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

En Roumanie, les véhicules sont exploités de façon intensive. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 242 et 280 jours avec une concentration autour de 257 jours par an.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 100 000 km et 143 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 136 700 km par an et par véhicule, en forte baisse de 8,5 % par rapport à 2017. Cette évolution est notamment dû à des retours plus fréquents des conducteurs à la base suite à des contrôles et pressions exercées par les pays de l'ouest de l'Europe dans le cadre du paquet mobilité, récemment adopté.

La durée de conservation des véhicules varie selon la marque, la nature des trajets habituels et la stratégie commerciale des entreprises. Les 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 5 ans, à la fin du contrat, sans lever l'option d'achat. Les petites entreprises utilisent les véhicules pendant près de 8 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 7,5 ans, soit 5 ans de crédit-bail et 2,5 années supplémentaires en pleine propriété.

En ce qui concerne les semi-remorques, leur gestion, en nombre et en configuration, est particulièrement prise au sérieux par les entreprises roumaines de TRM, ce qui leur permet de répondre rapidement aux attentes de leurs clients sans augmenter les coûts. Les entreprises roumaines estiment plutôt bien gérer leur flotte en augmentant leur taux d'exploitation. Ainsi, la durée de détention constatée de 9 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 1,13, un chiffre légèrement en dessous de ce qui est observé dans les pays d'Europe centrale.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs roumains se situe à un peu plus de 80 000 €, soit plus de 10 % en dessous des prix observés dans les pays voisins. Le choix de modèles peu coûteux ainsi que le recours à des modèles d'occasion récents provenant des marchés de l'ouest européen expliquent cette

moyenne relativement peu élevée. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 24 000 €.

Le mode de financement retenu pour le profil type est le crédit-bail. La durée des contrats varie entre 3 et 5 ans mais la durée la plus souvent rencontrée est de 5 ans. Le taux d'intérêt des contrats de leasing (crédit-bail) est bien au-dessus des standards occidentaux. Les taux supportés par certains transporteurs dépassent rarement les 3 %, avec une moyenne de 2,8 %, ce qui marque un écart de près de 2 points par rapport aux taux constatés en Europe occidentale. Les grandes entreprises ayant une force commerciale plus importante réussissent à baisser les taux à moins de 2 %. Dans la plupart des cas, un acompte entre 10 % et 15 % du prix d'achat du véhicule est exigé comme premier loyer. Le CNR retient un taux d'acompte de 13 % dans les calculs du profil type. Différents des autres pays, et peut-être signe d'un système de crédit-bail encore peu développé, les contrats roumains prévoient des conditions d'option d'achat de véhicules peu avantageuses avec des prix d'achat correspondant souvent à près de 22 % à 25 % du prix du véhicule neuf.

Malgré les difficultés déplorées par des petites entreprises, certaines grandes entreprises réussissent pourtant à décrocher des contrats de crédits-bails compatibles avec les standards de l'Europe de l'Ouest. Cette situation serait rendue possible grâce à l'appui des sociétés-mères souvent installées dans un pays de l'Ouest ou à l'aide des partenaires occidentaux apportant des garanties financières. De cette façon, certaines entreprises rencontrées ont accès à des contrats de crédit-bail avec un acompte réduit, d'une durée de 3 ans et avec un prix symbolique pour l'option d'achat. Ainsi, ils renouvellent leur flotte tous les trois ans et gardent une certaine flexibilité de leur offre suivant l'évolution du marché.

Les données retenues sur les pratiques d'achat, les taux d'intérêt, estimés à 2,8 % pour les tracteurs et 3 % pour les semi-remorques, et les conditions des contrats de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 12 481 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,13. Ce coût est en forte augmentation, +12 %, par rapport à l'étude de 2017 mais demeure 17 % en dessous des coûts constatés en Europe centrale (la comparaison est faite avec le coût annuel de détention de véhicules de 14 600 € en Hongrie voisine).

CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2020 est de 0,8114 € par litre à la pompe pour la Roumanie, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne en tenant compte de l'arrêt de la récupération partielle des droits d'accises en 2020.

Les entreprises roumaines ne réalisent qu'un quart de leur achat de carburant en Roumanie, dont une partie en gros, près de 15 %, à un prix avoisinant les 0,7664 € et 10 % à la pompe.

Lors de leurs tournées européennes, très fréquentes, et avec des durées dépassant souvent un mois, 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 0,8300 € le litre), en Autriche (15 % du total au prix HTVA de 0,8750 € le litre), en Belgique (15 % du total au prix HTVA de 0,8194 € le litre après la récupération partielle des droits d'accises), en France, en Allemagne 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 0,8333 € le litre.

La consommation moyenne de carburant est estimée à 29,9 litres aux 100 km, stable par rapport à la moyenne de 29,8 litres observée en 2017.

ENTRETIEN & REPARATIONS

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

En effet, le poste de coût reste limité à près de 1 000 euros pour un tracteur dans les grandes entreprises ayant recours à des contrats de crédit-bail de 3 ans qui leur permet de renouveler leur flotte à ce même rythme. Cette situation est valable pour 15 % des entreprises rencontrées lors de l'étude.

Le même poste de coût se situe entre 4 500 € et 5 000 € pour les entreprises dont la politique d'achat de véhicules correspond au profil type retenu, mais avec un atelier intégré qui leur permet de réaliser une partie des réparations à moindre coût. Sans atelier intégré, le coût monte à près de 5 800 € par an et par ensemble. Cette situation concerne plus de 60 % des entreprises interrogées.

Un coût de plus de 8 000 € a été annoncé par près d'un quart des entreprises qui ont recours à des véhicules d'occasion ou qui exploitent leurs véhicules plus longtemps que la moyenne calculée par le CNR.

Finalement, la valeur retenue à dire d'expert pour l'étude 2020 sera de 5 600 € par an et par véhicule, en forte augmentation de 16 % par rapport à la valeur de 4 830 € estimée en 2017.

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 1 000 € par ensemble pour 15 % des entreprises renouvelant leur flotte tous les 3 ans. Il se trouve dans une fourchette comprise entre 2 800 € et 4 300 € pour 70 % des entreprises dont le profil est proche du profil type retenu. Il passe à près de 5 000 euros pour le reste.

D'après les déclarations des transporteurs roumains, tous profils et pratiques confondus, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à près de 4 000 €. Ce coût est donc en recul par rapport à la valeur retenue de 4 480 € en 2017. Cette diminution s'explique par un kilométrage moyen moindre et des prix d'achat en baisse en raison d'une concurrence accrue avec l'arrivée des marques à bas coût, dont l'inconvénient serait la hausse de la consommation de carburant.

Les contrats de pneumatiques proposés par les grandes marques de pneumatiques au coût kilométrique compris entre 5 et 7 centimes d'euro n'ont pas encore fait leur apparition sur le marché roumain, sauf pour une entreprise rencontrée qui participe à un essai d'évaluation des coûts pour une partie de sa flotte.

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 9 000 € jusqu'à plus de 29 000 €.

Au final, le CNR estime ce poste de coût à 19 115 €, pour un ensemble articulé 40 tonnes réalisant près de 137 000 km par an avec un taux de 85 % sur les autoroutes et routes payantes. En hausse de plus de 36 % par rapport à 2017, ce coût estimé ne comprend pas le coût de l'Eurovignette, dont l'achat n'est pas généralisé chez les transporteurs roumains.

ASSURANCES

Les montants annuels des assurances véhicule relevés auprès des transporteurs roumains rencontrés sont plutôt homogènes. Sauf pour deux entreprises du panel dont les données n'ont pas été retenues, les coûts des assurances véhicule sont de :

- 1 350 € en moyenne pour l'assurance obligatoire (tiers payant) du tracteur, issu d'une fourchette allant de 1 100 € à 1 815 € par an.
- 1 750 € en moyenne pour l'assurance Casco (tous risques) du tracteur, issu d'une fourchette allant de 1 300 € à 2 000 € par an.
- 80 € en moyenne pour l'assurance obligatoire (tiers payant) de la semi-remorque, issu d'une fourchette allant de 47 € à 100 € par an.
- 400 € en moyenne pour l'assurance Casco (tous risques) de la semi-remorque, issu d'une fourchette allant de 350 € à 600 € par an.

Suite aux calculs détaillés ci-dessus, le montant annuel de l'assurance véhicule retenu par le CNR est de 3 580 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Ce poste de coût est en baisse de 12 % par rapport à 2017.

TAXE A L'ESSIEU

Selon le tableau fourni dans la partie 1.2 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 459 €).

COÛTS DE STRUCTURE

Les entretiens réalisés en Roumanie avec l'aide de la fédération locale UNTRR ont permis d'avoir une vision plus claire et détaillée des coûts de structure des entreprises de TRM roumaines. Ainsi, diverses informations, telles que le coût du loyer des locaux, le coût du personnel administratif, le coût de télécommunications et de la publicité, le coût des énergies et celui des impôts et taxes, ont pu être récoltées auprès des personnes rencontrées. Ces dernières ont également participé à une évaluation des coûts de structure de leur entreprise, en pourcentage par rapport au coût total.

Selon les professionnels rencontrés sur place et après traitement des données, ce poste de coût est estimé entre 5,2 et 9 % du coût de revient total du véhicule avec une concentration autour de 8 %.

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 en Espagne. 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 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 roumain affecté à l'international.

CONDITIONS D'EMPLOI

Le CDI est le contrat de travail généralisé dans le secteur. Les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI. 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 210 heures et 232 heures, selon les déclarations des conducteurs. Une durée de travail moyenne de 215 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 souvent 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 223 jours et 250 jours. Le nombre de semaine de travail n'a pas pu être estimé pour le pavillon roumain, les interlocuteurs ayant mal interprété la question.

Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 21 jours par an pour une ancienneté de 6,5 ans. Pour rappel, les salariés roumains ont droit à un minimum de 21 jours ouvrés de congés payés par an. Ceci est parfois complété par des jours de congés payés supplémentaires accordés par des contrats d'entreprise ou de façon individuelle pour fidéliser les conducteurs les plus anciens.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs roumains affectés à l'activité internationale réalisent, en général, 22 découchers par mois à l'étranger. Le rythme de travail annoncé par les conducteurs est extrêmement varié. En effet, les conducteurs roumains avaient l'habitude de partir en Europe occidentale pour des déplacements allant jusqu'à 3 mois. Suivant l'adoption de nouvelles réglementations européennes, limitant leurs déplacements à un mois, l'organisation du travail des conducteurs a récemment été modifiée. Les entreprises et les conducteurs essaient de trouver un moyen de s'adapter à la nouvelle réglementation et multiplient les profils. Après l'étude de toutes les possibilités présentées lors des entretiens, le CNR choisit de présenter comme profil type, un conducteur travaillant un mois complet et qui retourne à la base pour une semaine de repos. La dernière semaine de repos avant les congés payés d'été est souvent déduite des congés payés.

Enfin, en ce qui concerne le kilométrage moyen d'un conducteur, il ressort des enquêtes en entreprise qu'il se situe entre 125 000 km et 130 000 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de 129 500 km, en haut de la fourchette. La moyenne retenue pour cette mise à jour de l'étude sur le TRM roumain en 2020 est donc de 129 000 km par an, en baisse de 6 % 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.

En ce qui concerne le marché du travail des conducteurs, les entreprises indiquent des pénuries. La Moldavie, considérée par les Roumains comme une source de main d'œuvre à bas coût, ne fournit plus suffisamment de conducteurs routiers au pavillon roumain. Ainsi, lors des entretiens, le CNR a rencontré des chefs d'entreprise qui ont déjà embauché ou prévoient d'embaucher des conducteurs originaires d'Ukraine, d'Inde ou d'Indonésie.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,06.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sous contrat roumain reçoivent un salaire fixe mensuel proche du salaire minimum, soit de l'ordre de 530 €. Ce montant est souvent complété par des petites primes d'éco-conduite ou des primes de Noël dont le montant mensualisé est proche des 35 €.

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 hétérogènes. 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 marque du tracteur et le niveau des options peuvent aussi avoir un effet sur les montants des indemnités. Selon les témoignages sur place, les conducteurs roumains reçoivent entre 55 € et 80 € d'indemnités journalières pour une moyenne de 68 € par jour sur 22 jours par mois.

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

| Profil type conducteur international - Roumanie - 2020  | | | | | |
|--|--------------|--|---|---------------|--------------------|
| Caractéristiques | | <ul style="list-style-type: none"> - 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 par mois, pour une durée d'une semaine (week-end compris) en moyenne. <i>Pour information, ce profil est une adaptation à la nouvelle réglementation européenne. Auparavant, un conducteur type pouvait passer jusqu'à 3 mois sur les routes sans rentrer à la base.</i> - 21 jours de congés payés, tous pris officiellement, en grande partie en été, mais 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 et inscrit sur le contrat de travail. - Indemnités de déplacement souvent représentatives de la réalité. - Temps de conduite dépassant souvent 180 heures par mois et temps de travail au-delà des 215 heures, informations souvent absentes sur les fiches de paie. | | | |
| Kilométrage annuel réalisé | | 129 000 km | | | |
| Nombre de jours de travail par an | | 243 | | | |
| Nombre de semaines d'activité par an | | nd | | | |
| Nombre d'heures de conduite par an | | 1 980 | | | |
| Recomposition du coût d'un conducteur type roumain en 2020  | | | | | |
| Reconstitution d'une fiche de paie | | | | | |
| EMPLOYEUR | | | SALARIE | | |
| Salaire Brut | €/mois | 565,00 € | Salaire Brut | €/mois | 565,00 € |
| Salaire brut fixe | €/mois | 530,00 € | Salaire brut fixe | €/mois | 530,00 € |
| Autres primes (mensualisées) | €/mois | 35,00 € | Autres primes (mensualisées) | €/mois | 35,00 € |
| Cotisations sociales | 2,25% | 12,71 € | Cotisations sociales | 35,00% | 197,75 € |
| Ass. maladie-maternité - prestations en espèces | 2,25% | 12,71 € | 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% | 56,50 € |
| Pensions - invalidité, vieillesse, survivants | 0,00% | 0,00 € | Pensions - invalidité, vieillesse, survivants | 25,00% | 141,25 € |
| | | | Impôt sur le revenu après déductions | 10,00% | 31,10 € |
| Salaire brut chargé | | 577,71 € | Salaire net après cotisations et impôt | | 336,15 € |
| Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année) | | 1 496,00 € | Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année) | | 1 496,00 € |
| Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité | | 2 073,71 € | Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité | | 1 832,15 € |
| Recomposition du coût annuel d'un conducteur roumain en 2020 | | | | | |
| Salaire brut fixe + primes * 12 mois | | 6 780,00 € | Salaire brut fixe + primes * 12 mois | | 6 780,00 € |
| Cotisations employeurs * 12 mois | | 152,55 € | Cotisations sociales et impôt sur le revenu* 12 mois | | 2 746,20 € |
| Salaire fixe brut chargé * 12 mois | | 6 932,55 € | Revenu fixe net d'impôt * 12 mois | | 4 033,80 € |
| Indemnités * 11 mois | | 16 456,00 € | Indemnités * 11 mois | | 16 456,00 € |
| Coût total annuel | | 23 388,55 € | Revenu net annuel | | 20 489,80 € |
| Coût horaire de conduite en € | | 11,81 € | Revenu net moyen mensuel | | 1 707,48 € |
| Coût kilométrique en € | | 0,18 € | | | |

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2017 sur le TRM en Roumanie, le coût du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 31 % suivant la forte hausse du salaire minimum dans le pays, malgré la baisse du kilométrage et du nombre de jours de travail. Le net pour le conducteur passe de 15 227 à 20 490 €, +34,6 % en grande partie dû à l'augmentation généralisée du montant des indemnités de déplacement. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 11,81 €, en augmentation de 31 % par rapport à 2017.

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 | Roumanie <i>Simulation</i> |
| Kilométrage annuel du véhicule | km | 136 700 |
| Nombre de jours d'exploitation | jours/an | 257 |
| Ratio semi-remorque/tracteur | | 1,13 |
| Coût d'un conducteur | €/an | 23 389 |
| Ratio conducteur/tracteur | | 1,06 |
| Coût annuel de détention et de financement du véhicule | €/an | 12 481 |
| Consommation moyenne aux 100 km | litres | 29,9 |
| coût unitaire du carburant, moyenne 2020 | €/litre | 0,8333 |
| Coût annuel du carburant | €/an | 34 061 |
| Entretien-réparations | €/an | 5 600 |
| Pneumatiques | €/an | 4 000 |
| Péages et vignette | €/an | 19 115 |
| Assurance (véhicule) | €/an | 3 580 |
| Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule | €/an | 459 |
| Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure) | €/an | 104 076 |
| Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel | €/km | 0,76 |
| Coûts de structure | €/an | 9 050 |
| Synthèse - coût de revient complet | €/an | 113 126 |
| Coût complet rapporté au kilométrage annuel | €/km | 0,83 |

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 0,76 € contre 0,64 € en 2017, en augmentation de 19 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse importante du coût du conducteur, des péages (+37 %), de l'entretien-réparations (+16 %) et du coût de détention du véhicule (+12 %). La baisse du coût du carburant (-9 %) et de l'assurance véhicule (-12 %) ne suffisent pas à contrebalancer le résultat final. Le kilométrage en forte baisse augmente mécaniquement le coût de revient kilométrique.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 8 % du coût total, le coût complet monte à 0,83 € au kilomètre en 2020, dans les conditions constatées avant la crise sanitaire.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat

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

Cleiss

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

Ministère du transport et des infrastructures, Master plan 2019-2020

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

UNTRR, Union national des transporteurs routiers roumains

<https://www.untrr.ro/>

Code général des impôts roumain (NCF)

<https://www.noulcodfiscal.ro/>

Autorité routière roumaine (ARR)

<https://www.arr.ro/>

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/>

PR Consulting, réglementation sur les réductions personnelles dans le calcul de l'impôt sur le revenu

<http://prcontrol.ro/blog/deducerea-personala-in-2020/>

Accace Consulting

<https://accace.com/tax-guideline-for-romania/>

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#>