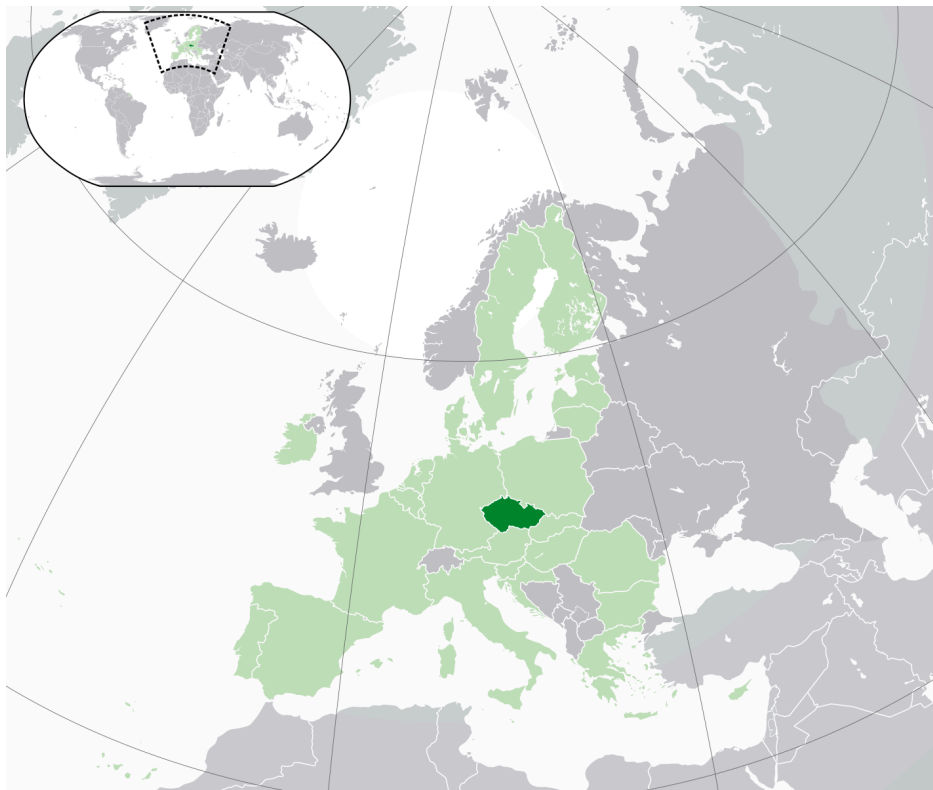


ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises tchèque en 2023



Comité national routier

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises tchèque

Étude 2023

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

AVERTISSEMENT

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM tchèque réalisée en 2019, cette étude menée en 2023 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2025. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2023.

Il est également important de noter que cette étude a été réalisée pendant la deuxième année de la guerre en Ukraine. Certaines données de cette étude peuvent donc être impactées de facto par la situation politique. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.

Le cours de la couronne tchèque variant entre 23,94 pour 1 euro début 2023 et 24,20 pour 1 euro fin 2025, le cours fixe moyen de 24 couronnes pour un euro sera utilisé pour l'intégralité de cette étude.

RESUME

Le rapprochement du secteur du TRM tchèque des standards de ses voisins de l'Ouest se confirme. L'émergence d'une convention collective à la suite des revendications sociales des conducteurs, la refonte de la fiscalité, les investissements dans les infrastructures en sont les faits majeurs.

Au niveau social, les 8 anciens niveaux de salaire minimum interprofessionnel dépendant de la responsabilité dans le métier exercé sont supprimés à partir de 2024. Ils sont remplacés par 4 nouveaux grades selon le niveau d'études du salarié. Cette régression théorique pour les conducteurs n'a pas d'incidence sur les salaires que les conducteurs internationaux perçoivent car la pratique était supérieure au SMIC et elle le reste. Cependant, la Tchéquie demeure un des seuls pays de l'est de l'Europe à avoir adopté une convention collective dans le domaine du TRM. Actuellement un peu sommaire, la convention collective devrait se renforcer dans les années à venir pour intégrer la principale revendication des salariés, fixer les minima salariaux pour le secteur du TRM.

En termes de fiscalité, un certain nombre de paramètres concernant directement le pavillon routier évolue : l'augmentation de l'impôt sur les sociétés de 2 points, la baisse de -40 % de la taxe à l'essieu qui a fait l'objet d'une profonde réforme, la hausse du coût des péages en raison de l'intégration du coût des externalités des émissions CO₂.

En ce qui concerne les infrastructures, le niveau de développement actuel du réseau routier semble avoir la qualité et la capacité de répondre à la demande intérieure. Néanmoins, son manque d'intégration aux réseaux autoroutiers des pays voisins nécessite d'importants investissements. Un ambitieux projet d'amélioration du réseau soutenu par l'Union européenne est en cours.

En matière de coûts dans le secteur du TRM, la guerre en Ukraine a deux conséquences directes. Premièrement, les salaires sont en forte hausse en raison des tensions sur le marché du travail renforcées par le départ de centaines de conducteurs ukrainiens pour aller combattre dans leur pays. Selon les calculs du CNR, le coût du conducteur augmente de +44 % depuis la dernière étude de 2019. Deuxièmement, la hausse du prix du carburant est généralisée sur les marchés internationaux.

Au final, le coût kilométrique du pavillon tchèque se dresse à 1,21 €, prenant plus de 30 % en quelques années.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON TCHEQUE	11
1.1. LA TCHEQUIE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES TCHEQUE	12
1.2.1. POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	12
1.2.2. ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	16
1.2.3. LE TRM TCHEQUE EN 2023 - DONNEES CLES	18
1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN TCHEQUIE	21
1.3.1. FORMES D'ENTREPRISES	21
1.3.2. FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	21
1.3.3. REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	25
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL TCHEQUE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	31
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	31
2.1.1. MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	32
2.1.2. MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	32
2.1.3. CARBURANT	33
2.1.4. ENTRETIEN & REPARATIONS	33
2.1.6. PEAGES	34
2.1.7. ASSURANCES	34
2.1.8. TAXE A L'ESSIEU	34
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	35
2.2.1. CONDITIONS D'EMPLOI	35
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	38
3. BIBLIOGRAPHIE	39

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON TCHEQUE

1.1. LA TCHEQUIE EN BREF

Capitale	Prague
Superficie	78 871 km ²
Population	10 900 555 habitants (2024)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Tchèque
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Petr Pavel
Premier ministre	Petr Fiala, depuis le 28 novembre 2021
Ministre chargé des transports	Martin Kupka, depuis le 17 décembre 2021
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	pays non-membre de l'Euro 1 € = 24,009 couronnes tchèques (CZK), cours moyen pour l'année 2023
Sièges au Parlement européen	21 sièges
Commissaire européen	Jozef Sikela, Commissaire aux partenariats internationaux, depuis le 1 ^{er} décembre 2024
Croissance PIB réel (%)	+ 1,1 % (Eurostat, 2024)
Inflation (%)	+ 3,3 % (Eurostat, 2024)
Taux de chômage (% de la population active)	2,6 % (Eurostat, 2024)
Balance commerciale	25,8 milliards d'euro (CNB, 2023)
Salaire minimum mensuel brut	20 800 couronnes, soit près de 832 € au 1 ^{er} janvier 2025
Émissions de gaz à effet de serre	8,52 tonnes/habitant (Eurostat, 2023)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES TCHEQUE

1.2.1. POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports

Adopté par le gouvernement pour la période 2021-2027, le document stratégique officiel appelé « *Transport Policy of the Czech Republic* », détaille la politique nationale en matière de transports avec une perspective jusqu'en 2050. Les objectifs clés sont :

- Développer un système de transport efficace, sûr et fiable pour les voyageurs et les marchandises.
- Promouvoir un usage durable des ressources naturelles et réduire l'impact environnemental du secteur des transports.
- Contribuer à développer le réseau transeuropéen de transport (TEN-T), notamment les corridors européens reliant la Tchéquie à ses principaux voisins, en particulier l'Allemagne et l'Autriche.
- Préparer le système de transports tchèque à répondre aux engagements européens et internationaux en matière de climat, d'énergie et de mobilité durable.
- Encourager la sécurité routière et la résilience des infrastructures face aux défis du changement climatique.

En ce qui concerne le transport routier, la construction, la modernisation et l'extension du réseau autoroutier national sont privilégiées, notamment sur les autoroutes D3 et D6 qui relient la capitale Prague au nord-ouest de l'Autriche et à la Bavière.

Le gouvernement encourage le report modal depuis la route vers le rail et les voies navigables pour réduire l'impact environnemental. Dans ce contexte, la Tchéquie investit significativement dans la modernisation et la durabilité du réseau ferroviaire : modernisation des lignes, élargissement de capacités, amélioration de la sécurité, rénovation des infrastructures régionales et internationales, souvent avec des financements européens ou via des partenariats public-privé (PPP).

Des projets de lignes à grande vitesse sont aussi en préparation pour relier les grandes villes tchèques et renforcer les liaisons transfrontalières avec l'Allemagne, l'Autriche, la Pologne et la Slovaquie.

La politique de transport tchèque fait partie intégrante des engagements climatiques et énergétiques de l'UE et du pays. Le pays compte accélérer l'électrification complète du transport ferroviaire, l'amélioration énergétique des infrastructures existantes en promouvant les combustibles propres et l'électromobilité (le développement de l'hydrogène comme carburant et les infrastructures de recharge pour véhicules propres).

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

2021	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,4%	17,0%	5,6%
Tchéquie	77,1%	22,8%	0,0%

Source : Eurostat

Grâce à sa localisation centrale au cœur de l'Europe, la Tchéquie est un carrefour important entre le nord de l'Europe, la Pologne et l'Autriche, mais aussi vers l'Italie et la France au Sud. Ses infrastructures de transports sont concentrées autour de la capitale Prague ainsi qu'à Brno et Ostrava. Sa géographie ne représente pas d'handicap particulier pour le développement des transports.

Le principal corridor des transports est orienté dans le sens est-ouest : Vienne et Bratislava à l'Est reliés à la ville de Brno, puis à Prague en Tchéquie, avant de rejoindre les réseaux autoroutier et ferroviaire allemands en direction de Dresde ou la Bavière.

La Tchéquie a un réseau autoroutier développé permettant de relier toutes les grandes villes du pays. Initialement conçu pour relier les principales villes des deux ex-républiques tchécoslovaques, le réseau autoroutier tchèque actuel devrait s'améliorer grâce à la construction de tronçons manquants :

- entre la Tchéquie et l'Allemagne autour de la ville touristique de Karlovy Vary,
- entre la Tchéquie et l'Autriche au niveau de Ceské Budejovice en Tchéquie et Linz en Autriche mais aussi entre Brno et Vienne.
- entre la Tchéquie et la Pologne au nord de la ville tchèque de Hradec Kralové, un important centre industriel.

Le réseau autoroutier tchèque est entièrement géré par la société publique Direction des Routes et des Autoroutes (RSD), sous le ministère des transports.

Selon RSD, il existe, en 2024, 1 480 km d'autoroutes complétées, 201,4 km en construction, 73,3 km approuvés pour un début de construction en 2026 et 361,8 km projetés pour 2025.

¹ Fiche « République tchèque » de la Direction générale du Trésor, ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique de la République française

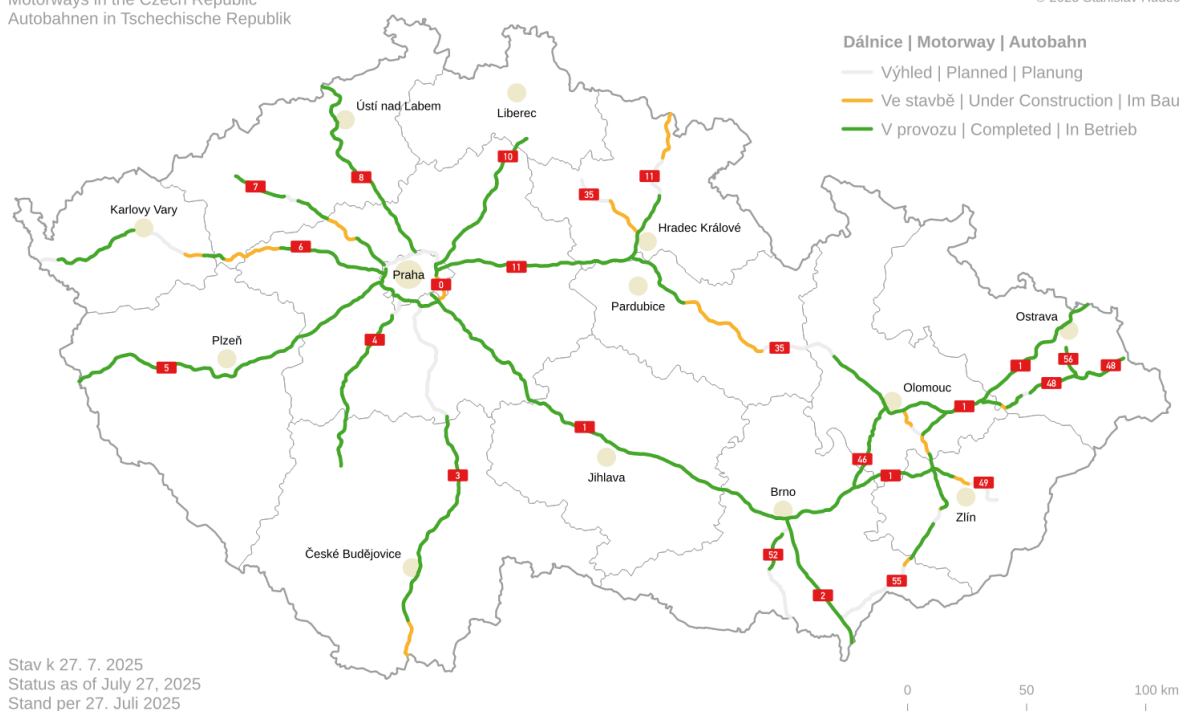
Réseau d'autoroutes en Tchéquie

Dálnice v České republice

Motorways in the Czech Republic
Autobahnen in Tschechische Republik

 ceskedalnice.cz

© 2025 Stanislav Hudec



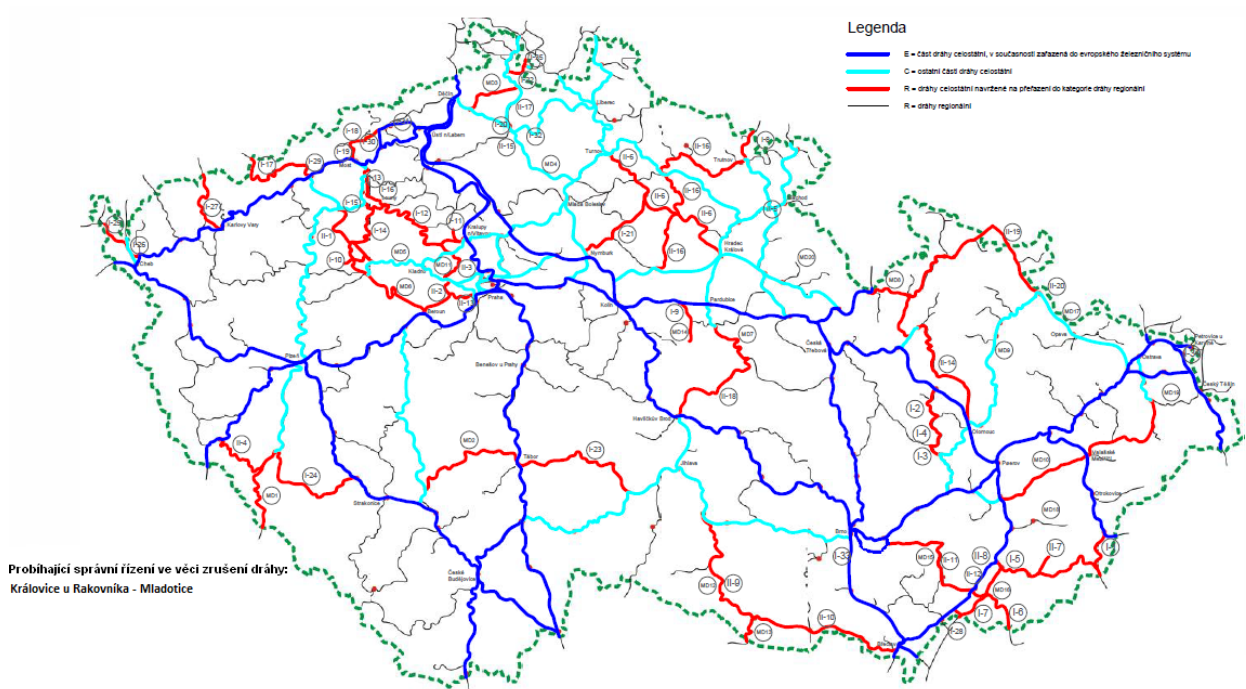
Le transport de marchandises tchèque est essentiellement routier. Le ferroviaire qui occupe plus de 20 % du volume de fret est en déclin depuis plusieurs années. Les investissements prévus pour le développement du transport ferroviaire se concentrent notamment autour des projets de transport de passagers.

Le réseau ferroviaire tchèque est géré par l'organisme public Sprava Zeleznic (SZ) depuis la réforme de 2003 sur le modèle français de l'époque (SNCF/RFF). SZ est le propriétaire et le gestionnaire des infrastructures ferroviaires nationales et régionales, tandis que la société publique Ceske Drahy (CD) est l'entreprise qui exploite le réseau.

La future ligne ferroviaire RS « liaisons rapides », prévue pour 2033, viendra compléter le réseau national et permettra une vitesse d'exploitation entre 260 et 300 km/h. Le premier tronçon de cette ligne LGV devrait relier la ville allemande de Dresde à la capitale tchèque. D'ailleurs, cette ligne RS fait partie de la nouvelle ligne à grande vitesse européenne qui devrait relier Hambourg à Istanbul en passant par Berlin, Dresde, Prague, Bratislava, Vienne, Budapest et Sofia.

Réseau ferroviaire tchèque

(bleu foncé : réseau national faisant partie du réseau européen, bleu clair : autre réseau national, rouge : ancien réseau national requalifié comme régional, noir : réseau régional)



La Tchéquie n'a pas d'accès à la mer et seule une petite partie des cours d'eau au nord de Prague permet une exploitation économiquement efficace sur la rivière Vltava.

Aéroports tchèques



Le transport aérien est essentiellement concentré à l'aéroport de Prague qui offre des lignes régulières vers la plupart des grandes villes européennes et quelques routes intercontinentales. D'autres aéroports régionaux offrent certaines liaisons aériennes en charter sur la saison estivale.

Infrastructures de transport en Tchéquie

	2021
Longueur des routes nationales	5 800 km
dont autoroutes	1 346 km
Autres routes départementales et communales	123 611 km
Longueur du réseau ferroviaire	15 272 km
dont réseau électrifié	6 922 km
Canaux navigables	39 km
Rivières navigables	654 km

1.2.2. ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Acteurs institutionnels

Direction générale des routes et autoroutes (RSD CR)

La Direction générale des routes et autoroutes est une organisation interministérielle, créée par le ministère des Transports. Les activités principales de l'organisation concernent la gestion des infrastructures routières appartenant à l'État, la sécurité sur les routes, l'administration, la maintenance et la réparation des routes et des autoroutes ainsi que leur modernisation.

Elle gère également le SFDI, le fonds d'état pour le développement des infrastructures routières, soutenu largement par l'Union européenne.

Centre de service pour le transport routier

Le « centre de service pour le transport routier » offre un support juridique au secteur. Il accompagne les autres services de l'État dans leurs actions pour la prévention routière et les règles de conduite. Il organise également des formations techniques pour les agents d'autres organismes publics.

Centre de recherche sur le transport (CDV)

Le centre de recherche sur le transport est la seule institution publique de recherche scientifique sur les transports, sous la tutelle du ministère des Transports. Il a été fondé en

1992 pour succéder à l'Institut fédéral tchécoslovaque de recherche sur les transports de Zilina et devenant public en 2007.

Les objectifs du centre sont la recherche dans le domaine du transport, le développement des activités, l'expertise, et la réalisation de projets et des prestations de services pour le compte du ministère des Transports. Le centre donne également son avis d'expert aux autorités publiques et privées sur les nouveaux projets d'infrastructure ou dans le cadre d'une éventuelle nouvelle réglementation technique. Le centre emploie plus de 150 experts.

Organisations professionnelles de TRM

CESMAD - Bohemia est devenue la seule association de TRM tchèque ; les autres associations telles que Svaz Dopravy et SPD s'étant récemment concentrées sur l'intermodalité et la logistique. Elle regroupe plus de 2 100 entreprises exploitant près de 25 000 véhicules. L'association a joué par le passé un rôle important dans la création et la modification de la législation relative au transport routier et dans la négociation des accords intergouvernementaux ainsi que la convention collective nationale.

L'association possède également une filiale (ISD, Institut de transport routier) spécialisée dans la formation et le recrutement des conducteurs.

L'association représente les intérêts des entreprises de transport routier auprès des autorités, que ce soit au niveau tchèque, européen ou international. Elle joue un rôle actif dans le débat européen sur le transport routier. Ses principaux axes d'action :

- Elle cherche à faire valoir les intérêts de ses membres en demandant des règles plus pratiques pour la mobilité des chauffeurs ou des conditions moins lourdes pour l'accès au marché.
- Elle s'oppose à toute réglementation perçue comme trop restrictive, notamment sur l'application des règles de détachement des conducteurs, qui, selon elle, désavantage les transporteurs tchèques.
- Elle défend un marché européen du transport routier ouvert mais équitable. Récemment, l'association a exprimé des critiques sur les accords EU-Ukraine qui ont facilité l'accès des transporteurs ukrainiens au marché européen sans conditions, jugeant que cela pourrait créer une concurrence déloyale.
- Elle appelle à des contrôles renforcés et à des règles claires pour que les entreprises étrangères respectent les mêmes obligations et normes que les transporteurs nationaux.
- Dans les débats européens, l'association prône des mesures pratiques et plus souples pour les conducteurs et les opérateurs, tout en confirmant l'importance d'une bonne formation professionnelle et d'une application raisonnable des règles.
- Globalement, elle milite pour un environnement réglementaire favorable qui ne surcharge pas les transporteurs de « contraintes inutiles ».

Représentations syndicales

Odborový svaz dopravy (OSD) est l'organisation syndicale nationale qui représente tous les salariés du secteur des transports, tous modes confondus. Le syndicat est affilié à la

Confédération tchèque-moravienne des syndicats (ČMKOS) (*Českomoravská konfederace odborových svazů*).

L'OSD négocie, avec les associations des employeurs (Cesmad Bohemia et Svaz dopravy, section transport routier) des conventions collectives applicables aux entreprises du TRM.

1.2.3. LE TRM TCHEQUE EN 2023 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon tchèque en 2023

Structure du TRM sous pavillon tchèque en 2023

2023	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	433 685	64 806	100,0%	149	5 782
Transport national	379 008	28 633	44,2%	76	2 911
Transport international	54 677	36 173	55,8%	662	2 871
<i>dont transport international marchandises chargées en Tchéquie</i>	23 438	14 808	22,8%	632	1 251
<i>dont transport international marchandises déchargées en Tchéquie</i>	18 018	12 750	19,7%	708	999
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	9 022	7 321	11,3%	811	507
<i>dont cabotage</i>	4 199	1 295	2,0%	308	114

Source : Eurostat

Avec plus de 55 % de l'activité totale, le pavillon tchèque est clairement orienté vers une activité internationale. Sa position géographique au cœur de l'Europe et ses relations commerciales avec l'Allemagne expliquent ce positionnement. A l'international, le TRM entre pays tiers représente un cinquième de l'activité totale tandis que le cabotage n'en représente que 2 %. L'activité internationale se caractérise par des distances moyennes longues de plus de 660 km, ou plus de 800 km pour le transport entre pays tiers. Les pays les plus visités par le pavillon tchèque sont l'Allemagne et les pays du Benelux à l'ouest, notamment les ports de Rotterdam et d'Anvers.

Évolution du TRM sous pavillon tchèque

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

En millions de t-km	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM*
TOTAL	54 892	54 092	58 715	50 314	44 273	41 073	39 059	56 090	63 756	65 794	64 806	1,67%
Transport national	15 392	16 813	21 184	22 304	21 899	23 543	25 012	28 271	29 764	30 762	28 633	6,40%
Transport international	39 500	37 279	37 531	28 010	22 374	17 530	14 047	27 819	33 992	35 032	36 173	-0,88%

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

Les données statistiques officielles qui ont subi des problèmes techniques par la suite des changements méthodologiques entre 2017 et 2019 rendent difficile l'étude de l'évolution de l'activité du pavillon tchèque. En revanche, les chiffres de 2023 comparés à ceux de 2013 laissent apparaître une multiplication par deux de l'activité nationale sur dix ans tandis que l'activité internationale baisse de -10 %.

Cabotage

Le cabotage du pavillon tchèque - 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM*
Cabotage sous pavillon tchèque	1 344	1 371	1 148	986	614	464	512	995	1 118	1 098	1 295	-0,37%
<i>en Allemagne</i>	898	854	664	635	427	317	297	688	767	757	754	-1,74%
<i>en France</i>	135	157	125	143	63	44	50	93	105	118	161	1,81%
<i>en Autriche</i>	144	98	52	46	27	23	39	68	66	65	106	-3,02%
Part du cabotage dans le transport tchèque en pourcentage (%)	2,45	2,53	1,96	1,96	1,39	1,13	1,31	1,77	1,75	1,67	2,00	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

L'évolution de l'activité de cabotage du pavillon tchèque suit la même tendance que son activité internationale totale. Parmi les pays les plus cabotés, l'Allemagne reçoit 58 % du cabotage tchèque. Les trois premiers pays cabotés concentrent ensemble 79 % du cabotage du pavillon tchèque.

Le cabotage en Tchéquie

En millions de tonnes-kilomètres	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TCAM
Cabotage en Tchéquie	63	96	310	193	181	199	285	275	186	317	244	14,42%
Taux de pénétration du cabotage*	0,41%	0,57%	1,44%	0,86%	0,82%	0,84%	1,13%	0,96%	0,62%	1,02%	0,84%	-
Part de marché du cabotage**	0,52%	0,71%	1,82%	1,09%	1,06%	1,07%	1,45%	1,25%	0,81%	1,32%	1,07%	-

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

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

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

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

Entreprises de TRM

Selon les statistiques Eurostat il y aurait près de 32 000 entreprises de transport routier de marchandises en Tchéquie pour un peu moins de 100 000 salariés. Selon les informations recueillies sur place, ce nombre comprendrait aussi les conducteurs ayant une entreprise individuelle, sans véhicule. En réalité, le nombre d'entreprises de TRM au sens européen serait plutôt proche de 5 000 pour une flotte nationale de près de 55 000 véhicules.

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Tchéquie

	2020
Nombre d'entreprises	32 300
Nombre de personnes employées	128 578
Nombre de salariés	96 468
Chiffre d'affaires	9 113 900 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	6 444 700 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	439 600 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	3 500 k€
Dépenses de personnel	1 501 800 k€
dont salaires et assimilés	1 126 600 k€
dont charges sociales	375 200 k€
Taux de charges apparent	33,3%
Excédent brut d'exploitation	1 148 300 k€

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

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Il existe peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Tchéquie. Les données officielles publiées par Eurostat ne représenteraient pas la réalité.

Statistiques sur les véhicules en Tchéquie

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tracteurs routiers	Total	4 360	3 991	3 706	3 589	3 461	3 380
	Moins de 2 ans	204	180	72	36	5	12
	De 2 à 5 ans	88	100	155	144	115	56
	De 5 à 10 ans	226	160	152	142	121	129
	De 10 à 20 ans	3 842	3 551	3 327	3 267	3 220	3 183
Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes	Total	264 959	275 484	281 969	288 206	302 514	154 132
Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes	Total	441 303	444 203	446 122	443 860	449 090	618 073

nd : non disponible

Source : Eurostat

Statistiques sur les véhicules en Tchéquie - 2

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Semi-remorques	Total	50 030	46 257	43 035	40 666	37 052	35 089
Remorques	Total	441 769	443 216	443 888	444 294	444 829	444 336

nd : non disponible

Source : Eurostat

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

1.3.1. FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Tchèque et leurs caractéristiques principales
Sociétés de personnes
Entreprise individuelle (Zivnost)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : une seule personne physique</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée</p>
Société en nom collectif (Verejná obchodní společnost - V.o.s.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum deux partenaires, sans nombre maximum</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée</p>
Partenariat à responsabilité limitée (Komanditní společnost - K.s.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum 2 partenaires, personnes physiques, l'une en tant qu'associé (partenaire actif) et l'autre en tant que commanditaire (partenaire passif)</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : La responsabilité des partenaires actifs est illimitée. Celle des partenaires passifs est limitée à leurs apports respectifs</p>
Sociétés de capitaux
Société à responsabilité limitée (Společnost s ručením omezeným - S.r.o.)
<p>Nombre d'associés : un ou plus, maximum 50</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 1 € minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
Société par actions (Akciová společnost - A.s.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : pas de minimum, ni de limite sur le nombre d'associés</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 2 000 000 CZK, dont au moins 30 % libérés</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>

Source : BNP Paribas

1.3.2. FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés – (Dan z příjmu právnických osob)

Les sociétés de capitaux et assimilées ainsi que les établissements commerciaux et non commerciaux, publics ou privés, sont soumis à l'impôt sur les sociétés, de même que les sociétés non-résidentes pour les bénéfices réalisés en Tchéquie.

Jusqu'à fin 2023, le taux de base d'imposition de l'impôt sur les sociétés était de 19 % pour les entreprises en général, de 5 % pour les fonds d'investissement et de 0 % pour les fonds de retraite privés. Le taux de 15 % peut être appliqué pour une partie des bénéfices réalisés en Tchéquie des sociétés non-résidentes.

Également, un taux unique de 15 % est prélevé sur les dividendes, et autres distributions de bénéfices, uniquement sur la baisse de capital précédemment augmenté par financement propre et sur les plus-values de cessions.

A compter de 2024, le taux général a été relevé à 21 % tandis les taux spéciaux n'ont pas été modifiés. Les crédits d'impôt sur les pertes peuvent être étalés sur 5 ans.

TVA (DPH)

Le taux standard de la TVA est de 21 % pour la plupart des biens et services. Un taux réduit de 12 % s'applique aux denrées alimentaires, les produits pharmaceutiques, l'hébergement, le BTP, la fourniture de services de chauffage, de refroidissement collectif et d'acheminement d'eau potable et des eaux usées.

Un taux super réduit de 0 % s'applique sur les livres.

Taxe à l'essieu (Silnicni dan)

La loi instaurant la taxe à l'essieu (localement appelée taxe routière) datant de 1993, dont seuls les montants annuels ont été mis à jour régulièrement jusqu'en 2022, a été largement modifiée en 2022². Ainsi, la taxe a été complètement supprimée pour les voitures particulières et les utilitaires dont le PTAC ne dépasse pas 12 tonnes. En parallèle, la taxe pour les poids lourds a été considérablement réduite. La modification est en vigueur à compter de l'année 2023 et les montants seront révisés régulièrement à partir de 2025.

La nouvelle loi simplifie également la classification des types de carrosserie pour les regrouper sous 4 catégories pour les véhicules à moteur et 1 pour les remorques :

- BA – camion porteur – type benne
- BB – camion porteur – type fourgon
- BC – tracteur routier simple
- BD – ensemble articulé
- O – remorque

² Service public de diffusion de textes juridiques, https://financnisprava.gov.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/Letak_DSL_2024.pdf

Selon la nouvelle classification et les montants en vigueur en 2023 et 2024, un ensemble articulé de 40 tonnes est taxé à 1 008 € par an contre 1 718 € en 2019.

Taxe à l'essieu en Tchéquie en 2024			
Porteurs (BA ou BB)			
Nombre d'essieux	PTAC	Montant en CZK	Montant en Euros
2 essieux	jusqu'à 12 tonnes	0,00 CZK	0,00 €
	de 12 à 13 tonnes	800,00 CZK	33,33 €
	de 13 à 14 tonnes	2 300,00 CZK	95,83 €
	de 14 à 15 tonnes	3 200,00 CZK	133,33 €
	15 tonnes et plus	7 200,00 CZK	300,00 €
3 essieux	jusqu'à 12 tonnes	0,00 CZK	0,00 €
	de 15 à 17 tonnes	1 400,00 CZK	58,33 €
	de 17 à 19 tonnes	2 900,00 CZK	120,83 €
	de 19 à 21 tonnes	3 800,00 CZK	158,33 €
	de 21 à 23 tonnes	5 800,00 CZK	241,67 €
	23 tonnes et plus	9 000,00 CZK	375,00 €
4 essieux et plus	jusqu'à 23 tonnes	0,00 CZK	0,00 €
	de 23 à 25 tonnes	3 800,00 CZK	158,33 €
	de 25 à 27 tonnes	6 000,00 CZK	250,00 €
	de 27 à 29 tonnes	9 400,00 CZK	391,67 €
	29 tonnes et plus	14 000,00 CZK	583,33 €
Tracteurs routiers simples (BC) ou ensembles articulés (BD)			
Nombre d'essieux	PTAC	Montant en CZK	Montant en Euros
2 essieux	jusqu'à 16 tonnes	0,00 CZK	0,00 €
	de 16 à 18 tonnes	400,00 CZK	16,67 €
	de 18 à 20 tonnes	900,00 CZK	37,50 €
	de 20 à 22 tonnes	2 000,00 CZK	83,33 €
	de 22 à 23 tonnes	2 600,00 CZK	108,33 €
	de 23 à 25 tonnes	4 600,00 CZK	191,67 €
	de 25 à 28 tonnes	8 000,00 CZK	333,33 €
	de 28 à 31 tonnes	8 700,00 CZK	362,50 €
	de 31 à 33 tonnes	12 100,00 CZK	504,17 €
	33 tonnes et plus	18 400,00 CZK	766,67 €
3 essieux et plus	jusqu'à 36 tonnes	0,00 CZK	0,00 €
	de 36 à 38 tonnes	11 800,00 CZK	491,67 €
	de 38 à 40 tonnes	16 300,00 CZK	679,17 €
	40 tonnes et plus	24 200,00 CZK	1 008,33 €
Remorques (O)			
Nombre d'essieux	PTAC	Montant en CZK	Montant en Euros
-	jusqu'à 12 tonnes	0,00 CZK	0,00 €
	12 tonnes et plus	3 600,00 CZK	150,00 €

Source : Ministère des transports

Péages autoroutiers

Depuis 2007, les PL de 3,5T et plus utilisant les autoroutes, voies express et certains autres axes nationaux sur le territoire tchèque doivent acquitter une taxe sur l'utilisation des infrastructures. Les montants de la taxe sont calculés au kilomètre parcouru selon la classe EURO du véhicule, le nombre d'essieux et la plage horaire. C'est l'entreprise Myto CZ, propriété du ministère des Transports et de la Direction générale des autoroutes et routes (RSD CR), qui est chargée de gérer le système de collecte de la taxe.

A partir du mois de mars 2024, les plages horaires ne sont plus prises en compte pour déterminer le tarif kilométrique. En revanche, en accord avec la réglementation européenne, des classes d'émission CO2 ont été créées, pour introduire la notion d'externalités dans le calcul des péages.

Au 1^{er} mars 2025, les tarifs autoroutiers ont subi une importante augmentation, soit près de 12 % pour la plupart des catégories de véhicules. Il ne devrait pas y avoir d'augmentation en 2026 mais le gouvernement souhaite baisser les seuils d'émissions CO2, ce qui va se traduire par une augmentation des tarifs pour certains véhicules.

Péages en Tchéquie en 2025 pour les poids-lourds de 12 tonnes et plus

Tarifs des péages sur les autoroutes et les routes nationales express																																
Classe EURO	EURO 0-IV				Euro V, EEV				Euro VI																Zéro Emission (ZEV)							
Classe d'émission CO2	N° 1				N° 1				N° 1				N° 2				N° 3				N° 4				N° 5							
Nombre d'essieux	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
Prix CZK/km	3,53	4,63	5,87	6,89	3,07	4,09	5,39	6,45	2,83	3,74	4,93	5,96	2,82	3,72	4,89	5,92	2,80	3,70	4,85	5,88	2,66	3,53	4,56	5,52	2,29	3,07	3,90	4,73				
Prix €/km	0,15	0,19	0,24	0,29	0,13	0,17	0,22	0,27	0,12	0,16	0,21	0,25	0,12	0,16	0,20	0,25	0,12	0,15	0,20	0,24	0,11	0,15	0,19	0,23	0,10	0,13	0,16	0,20				

Routes nationales (hors voies express)																																
Classe EURO	EURO 0-IV				Euro V, EEV				Euro VI																Zéro Emission (ZEV)							
Classe d'émission CO2	N° 1				N° 1				N° 1				N° 2				N° 3				N° 4				N° 5							
Nombre d'essieux	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
Prix CZK/km	2,42	3,13	3,96	4,58	1,95	2,59	3,49	4,14	1,72	2,24	3,02	3,65	1,70	2,22	2,99	3,61	1,68	2,20	2,95	3,56	1,55	2,03	2,65	3,21	1,17	1,57	1,99	2,41				
Prix €/km	0,10	0,13	0,17	0,19	0,08	0,11	0,15	0,17	0,07	0,09	0,13	0,15	0,07	0,09	0,12	0,15	0,07	0,09	0,12	0,15	0,06	0,08	0,11	0,13	0,05	0,07	0,08	0,10				

Source : Myto.cz

Remise sur les péages autoroutiers

Depuis 2015, les transporteurs ayant souscrit un contrat avec la société Myto CZ peuvent bénéficier de remise suivant le montant annuel des péages autoroutiers pour chaque véhicule.

Ainsi, le montant de péage perçu de 75 000 CZK/an, soit 3 125 €/an pour un véhicule, donne droit à 5 % de remise. Cette dernière passe à 8 % à partir de 110 000 CZK/an (4 583 €), à 11 % à partir de 190 000 CZK/an (7 917 €) et à 13 % à partir de 300 000 CZK/an (12 500 €).

Droits d'accises sur le gazole professionnel

L'autorité compétente pour la collecte des droits d'accises en Tchéquie est la Direction générale des impôts et taxes auprès de l'Administration des douanes.

Actuellement, le montant des droits d'accises est fixé à 9 950 CZK pour 1 000 litres, soit 39,36 € par hectolitre au cours officiel de la couronne tchèque retenu par la Commission européenne au moment de sa publication annuelle. Ce montant est susceptible de différer légèrement d'une étude à l'autre suivant les fluctuations du cours de la couronne tchèque.

Il n'y a pas de système de remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole professionnel.

Aides publiques

Le gouvernement tchèque, via des fonds publics et l'État, soutient notamment la transition vers des camions zéro émission. Un appel à projets (TRANSCoM CZ) vise à subventionner l'achat de camions électriques et l'installation de bornes de recharge pour les poids lourds. Dans ce cadre, les entreprises de transport routier peuvent recevoir une aide allant jusqu'à 50 % des coûts éligibles pour les véhicules électriques (catégories N2 et N3) selon leur taille, et 30 % pour les stations de recharge.

1.3.3. REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Convention collective (CC)

Une première convention collective non obligatoire du TRM a été mise en place en Tchéquie pour la période 2013-2017. Elle regroupait les principales dispositions réglementaires spécifiques au secteur du TRM. Une seconde version de cette convention collective a été signée le 1^{er} juin 2017 pour la période 2018-2020. Cette nouvelle convention collective devient obligatoire et contient des avancées par rapport à la précédente version comme des précisions sur le calcul des heures de travail, le montant des indemnités de déplacement, la limitation de la période des heures supplémentaires etc. En revanche, elle n'impose pas de salaire conventionnel et privilégie toujours les contrats d'entreprise.

La quatrième version plus complète de la convention collective initialement prévue pour la période 2021-2024 est toujours en vigueur. Par rapport aux versions précédentes, cette convention collective obligatoire n'apporte pas plus de précision sur le montant des salaires. En revanche, depuis la mise à jour de la convention collective pour les salariés de TRV en 2024 qui comprend la mise en place d'un salaire horaire minimum pour les conducteurs, le ministère et les syndicats font pression sur la fédération des transporteurs routiers de marchandises CESMAD Bohemia pour accepter une évolution de la convention collective dans ce même sens. Les négociations sont toujours en cours fin 2025.

Droit du travail

Sans y apporter d'exception nationale, la Tchéquie reprend dans sa réglementation et dans la convention collective les règles générales prévues par les textes européens. La législation du travail est très développée et l'harmonisation avec les normes européennes est achevée.

Depuis le 1er janvier 2001, la durée légale du travail est de 40 heures hebdomadaires. Le droit du travail concernant les heures de travail tient pourtant compte des niveaux de pénibilité du travail et de son organisation. Cela peut concerner, dans certains cas précis, les conducteurs routiers travaillant pour les mines ou effectuant principalement des heures nocturnes.

L'amplitude journalière d'un conducteur routier ne doit pas dépasser 12 heures. Un employeur peut demander à son employé d'effectuer des heures supplémentaires en évoquant « des raisons opérationnelles sérieuses ».

Le congé de maternité est de 14 semaines minimum, dont 6 suivant l'accouchement, mais il peut être étendu à 28 semaines. Dans le cas de naissances multiples, il s'étend à 37 semaines. Même si les mères peuvent choisir la durée, elles ne peuvent obtenir un congé à mi-temps ou pris d'une manière intermittente. Les salariées reçoivent au moins 70 % de leur salaire de base pendant la durée du congé de maternité.

Un assuré peut également bénéficier de 14 jours de congé de paternité indemnisés au même taux que le congé de maternité afin de s'occuper d'un enfant de moins de 6 semaines (versement unique).

Si une entreprise emploie plus de 50 salariés, les employés ont le droit d'élire un représentant au Conseil de surveillance. Le droit de grève est garanti par la loi.

Les heures supplémentaires, et autres motifs de majoration du salaire selon la CC

Heures supplémentaires

L'employeur peut imposer jusqu'à 8 heures de travail supplémentaire par semaine dans une limite de 150 heures annuelles. Au-delà des 150 heures annuelles, l'employeur doit demander le consentement écrit de l'employé pour pouvoir demander des heures supplémentaires en plus. Le volume d'heures supplémentaires (y compris les 150 premières heures imposées) ne peut excéder 8 heures par semaine en moyenne pour une année entière, c'est-à-dire un total de 416 heures par an. Les heures supplémentaires sont rémunérées 25 % au-dessus du taux horaire général. Si une compensation horaire est proposée par l'employeur dans les trois mois suivant la réalisation des heures supplémentaires, la majoration n'est plus obligatoire.

Pénibilité

Si le travail s'effectue dans un environnement de travail difficile (conditions pénibles, risques, exposition), le salarié a droit à sa rémunération normale plus un supplément d'au moins 10 % du salaire minimum. La définition précise des conditions difficiles est fixée par un décret gouvernemental.

Travail de nuit

Pour le travail réalisé la nuit, le salarié reçoit sa rémunération normale majorée d'au moins 10 %, sauf si un autre taux plus favorable est prévu dans des accords d'entreprise.

Travail pendant le weekend

Pour le travail effectué les samedis et les dimanches, le salarié a droit à sa rémunération normale majorée de 30 %, sauf dispositions plus favorables décidées au niveau de l'entreprise.

Congés payés

Les congés annuels prévus par la convention collective sont de 22 jours ouvrés au lieu des 20 prévus par la réglementation générale.

Rémunération

Salaire minimum

En 2023, le salaire minimum tchèque était de 17 300 CZK (720 €) pour un mois complet de travail. Au 1^{er} janvier 2024, le salaire mensuel brut minimum a été réévalué à 18 900 CZK (787 €). Le salaire minimum mensuel correspond à 40 heures de travail hebdomadaire.

Jusqu'à fin 2024, pour les salariés du secteur privé, le droit du travail tchèque prévoyait 8 niveaux de salaire minimum, appelés «salaire garanti par métier », selon lesquels le salaire minimum est majoré suivant un coefficient fixé par le ministère du Travail. Par exemple, pour un cadre supérieur qui, par définition, connaît une responsabilité importante dans son métier et qui, par conséquent, atteint le niveau le plus haut, le salaire minimum était doublé, soit 1 441 € en 2023. La même année, les conducteurs routiers ayant la responsabilité de conduire, de garder et d'entretenir un véhicule routier dont le PTAC est de 3,5 tonnes et plus, appartenaient au niveau 3 et avaient droit à un salaire minimum de 19 700 CZK, soit 820 € brut par mois.

A compter du 1^{er} janvier 2025, la réglementation sur le salaire minimum a été réformée. La nouvelle loi supprime le « salaire minimum garanti par métier », réparti en huit catégories. La suppression du salaire minimum garanti a pour but de simplifier le système de rémunération et d'offrir aux employeurs une plus grande flexibilité dans la fixation des salaires.

Cette mesure est particulièrement bien accueillie par les petites entreprises, qui peinent depuis longtemps à faire face aux lourdes contraintes administratives liées au respect des règles de garantie salariale . Pour les salariés, elle se traduit par une plus grande difficulté à défendre leurs conditions de travail.

En parallèle, la réforme instaure un nouveau système de salaire garanti. Ce système répartit la rémunération en quatre niveaux, le plus bas correspondant au salaire minimum national interprofessionnel et le plus élevé pouvant atteindre 1,6 fois ce montant.

La répartition en groupes repose désormais sur le niveau d'éducation. Le premier groupe concerne les personnes ayant un niveau d'éducation de base, n'ayant pas obtenu un certificat d'éducation secondaire. A ce niveau, le salaire est donc de 20 800 CZK (867 €) pour 2025.

Le deuxième groupe comprend les personnes ayant validé un certificat d'études secondaires (fin du lycée, sans le baccalauréat) ou un certificat d'apprentissage. Leur salaire est au moins 20 % supérieur au salaire minimum, soit 24 960 CZK (1 040 €).

Le troisième groupe comprend les personnes ayant obtenu leur baccalauréat et une qualification professionnelle officielle. Leur salaire est au moins 40 % plus élevé que le salaire minimum, soit au moins 29 120 CZK (1 213 €).

Le dernier groupe comprend les personnes titulaires d'un diplôme universitaire (licence, master ou doctorat) ainsi que certaines personnes ayant suivi une formation professionnelle supérieure diplômante. Le salaire pour 2025 est au moins 60 % supérieur au salaire minimum, soit 33 280 CZK (1387 €) pour un emploi à temps plein.

La qualification professionnelle des conducteurs n'est pas suffisante pour une qualification en groupe 2. Ainsi, en 2025, le salaire minimum d'un conducteur tchèque est de 20 800 CZK, soit 867 €/mois.

Salaire minimum en Tchéquie								
	2023		2024		2025		2026	
Groupe	Salaire minimum mensuel		Salaire minimum mensuel		Salaire minimum mensuel		Salaire minimum mensuel	
1	17 300 CZK	720,83 €	18 900 CZK	787,50 €	20 800 CZK	866,67 €	22 400 CZK	933,33 €
2	17 900 CZK	745,83 €	19 500 CZK	812,50 €	24 960 CZK	1 040,00 €	26 880 CZK	1 120,00 €
3	19 700 CZK	820,83 €	21 300 CZK	887,50 €	29 120 CZK	1 213,33 €	31 360 CZK	1 306,67 €
4	21 800 CZK	908,33 €	21 800 CZK	908,33 €	33 280 CZK	1 386,67 €	35 840 CZK	1 493,33 €
5	24 100 CZK	1 004,17 €	24 100 CZK	1 004,17 €				
6	26 600 CZK	1 108,33 €	26 600 CZK	1 108,33 €				
7	29 400 CZK	1 225,00 €	29 400 CZK	1 225,00 €				
8	34 600 CZK	1 441,67 €	37 800 CZK	1 575,00 €				

Source : Ministère du travail et des affaires sociales de la République tchèque

Indemnités de déplacement (Cestovní náhrady)

Les montants des indemnités de déplacement par pays de déplacement sont fixés annuellement par décret ministériel.

Selon le décret, un déplacement de moins d'une heure à l'étranger ne donne pas droit aux indemnités de déplacement. Si le déplacement dure entre 1 et 12 heures, le salarié a droit à un tiers de l'indemnité correspondant au pays. Si le déplacement dure entre 12 et 18 heures, il donne droit à deux tiers de l'indemnité correspondante au pays. Lorsque le déplacement dure plusieurs jours, il est donc nécessaire de calculer séparément les indemnités du premier et du dernier jour du déplacement.

**Montant des indemnités de déplacement par pays visité
Tchéquie 2025**

Pays	Montant
Allemagne	45 €
Autriche	45 €
Belgique	50 €
Biélorussie	45 €
Bulgarie	40 €
Chypre	45 €
Croatie	50 €
Danemark	65 €
Espagne	50 €
Estonie	45 €
Finlande	65 €
France	45 €
Grèce	40 €
Hongrie	50 €
Irlande	55 €
Italie	55 €
Lettonie	45 €
Lituanie	40 €
Luxembourg	55 €
Malte	50 €
Macédoine du Nord	40 €
Norvège	65 €
Pays-Bas	50 €
Pologne	50 €
Portugal	45 €
Roumanie	45 €
Royaume-Uni	45 €
Russie	45 €
Serbie	40 €
Slovaquie	35 €
Slovénie	40 €
Suède	65 €

Source : Ministère du travail et des affaires sociales de la République tchèque

Cotisations sociales

Les cotisations sociales tchèques ont été légèrement modifiées au mois de juillet 2019, elles restent inchangées depuis. Les données présentées ci-dessous sont les dernières données disponibles, valables pour la période 2019-2026.

Cotisations sociales en Tchéquie

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en 2025, inchangées depuis 2019	Employeur	Salarié
Arrêts maladie, maternité	2,100%	0,000%
Assurance Maladie, soins de santé	9,000%	4,500%
Pensions vieillesse, invalidité, décès	21,500%	6,500%
Accidents du travail et maladies professionnelles	0,084%	0,000%
Chômage	1,200%	0,000%
Total	33,884%	11,000%

Source: Eurostat, Cleiss et Ministère chargé des affaires sociales

Concernant le taux des accidents du travail applicable aux conducteurs routiers, il est fixé à 0,084 %. Ce taux est inchangé depuis 2014.

Impôt sur le revenu

Le taux « unique » de l'impôt sur le revenu est de 15 % en Tchéquie. L'assiette de l'impôt est le salaire brut. Le montant retenu est arrondi aux 100 CZK supérieurs. La part du revenu dépassant 1 676 072 CZK par an est soumise au taux de 23 %.

Chaque salarié a droit à un crédit d'impôt mensuel de 2 570 CZK, soit 107,08 € à déduire du montant de l'impôt calculé en utilisant le taux unique.

L'impôt sur le revenu est retenu à la source pour les salariés. Le crédit d'impôt est automatiquement déduit du montant mensuel de l'impôt.

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2023, 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 tchèque 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 tchèques.

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 tchèques de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport en longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 12 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	6	6	DE, AT	6	1 000 000 €
Entreprise 2	23	27	DE, Benelux, AT	26	3 453 000 €
Entreprise 3	9	10	PL, Scandinavie	11	1 230 000 €
Entreprise 4	8	10	SK, HU, AT	9	1 250 600 €
Entreprise 5	14	18	DE, DN, Scandinavie	17	2 640 000 €
Entreprise 6	33	40	DE	36	5 000 000 €
Entreprise 7	3	4	AT, HU, IT	3	430 000 €
Entreprise 8	17	20	DE	18	2 780 000 €
Entreprise 9	60	68	AT, CH, IT, FR	66	10 342 000 €
Entreprise 10	22	24	DE, Scandinavie	24	3 000 000 €
Entreprise 11	7	8	Benelux, DE	7	nd
Entreprise 12	48	56	DE	51	7 950 000 €

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 indépendantes mais un quart sont des filiales d'entreprises allemandes. Les petites entreprises peuvent être des sous-traitants en cascade d'entreprises locales ou régionales.

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

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

2.1.1. MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

Le nombre de jours d'exploitation annoncé par les transporteurs se situe dans une fourchette de 230 à 252 jours. La valeur retenue pour cette étude sera de 244 jours, ce qui est compatible avec le nombre de jours de travail des conducteurs. Cette valeur est en forte baisse par rapport à 2019 où la valeur retenue était de 262 jours.

Les données recueillies sur place indiquent des kilométrages très différents, entre 90 000 km pour le bas de la fourchette et plus de 150 000 km pour le haut avec une concentration autour de 122 000 km. Suite aux entretiens réalisés avec les conducteurs, cette première estimation a été recalculée et un kilométrage annuel moyen de 128 900 km a été retenu pour l'étude, une valeur également en baisse par rapport à 2019 (147 000 km). La baisse corrélée du nombre de jours d'exploitation et du kilométrage semble cohérent.

La durée de conservation des tracteurs routiers s'approche des 7 ans, soit un an de plus par rapport à 2019. La crise des microprocesseurs de 2021 aurait effectivement provoqué l'allongement de la durée de conservation, les nouvelles commandes de tracteurs arrivant au compte-goutte sur la période 2022-2023. Les semi-remorques sont souvent gardées une dizaine d'années.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est dans la moyenne européenne et se situe autour des 1,16 pour le pavillon tchèque, stable depuis 2019.

2.1.2. MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le mode de financement privilégié pour le matériel roulant est le leasing, de type LOA, ou plus rarement LLD, pour plus de 90 % des cas rencontrés. Les tracteurs sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 mois et conservés 3 années supplémentaires après la fin du contrat. Les semi-remorques sont achetées en crédit-bail d'une durée de 6 ans et gardées une dizaine d'années au total. Les taux d'intérêt des contrats de leasing se situent entre 3,9 à 4,6 %.

Les contrats de crédit-bail de 48 ou 60 mois avec option d'achat suggèrent un premier loyer se situant majoritairement à 10 % du prix du véhicule, une mensualité importante et une option d'achat à 1 % (ou 1 €) symbolique du prix du neuf en fin de contrat. La location pure du matériel roulant n'est pas la pratique courante. Certaines rares entreprises peuvent préférer l'autofinancement, étant donné les taux d'intérêt relativement élevés pendant la période de réalisation de cette étude.

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs tchèques se situe à 106 000 €, soit une augmentation de plus de 20 % par rapport au prix moyen observé en 2019. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à

26 500 €, également en hausse de 13 %. Les données recueillies sur place et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes de 16 418 €.

2.1.3. CARBURANT

La consommation moyenne de carburant relevée pendant les entretiens est de 28,40 litres aux 100 km.

En ce qui concerne l'approvisionnement, les transporteurs tchèques réalisent la plupart de leur approvisionnement en Tchéquie et en gros. La différence de prix entre la pompe et la cuve en Tchéquie serait de 1,5 couronne tchèque, soit près de 6 centimes d'euro. Selon les estimations du CNR, ce type d'approvisionnement représenterait 60 % du total, à 1,2192 € le litre en moyenne sur l'année 2023. Pour les 40 % restants, l'approvisionnement en Pologne représenterait 20 % au prix de 1,1573 €/litre, l'Allemagne et le Luxembourg 10 % chacun, aux prix de 1,3780 €/litre et 1,2232 €/litre respectivement.

Ainsi, le prix moyen de ce « panier » de gasoil pour les transporteurs tchèques pour l'année 2023 est estimé à 1,2231 €/l.

2.1.4. ENTRETIEN & REPARATIONS

Les entreprises qui souscrivent des contrats d'entretien auprès du constructeur pendant la durée du leasing ont un coût moyen sur 6 ans de près de 6 500 €/an. Certains contrats d'entretien peuvent inclure le changement de pneumatiques ou d'autres services sur autoroute. Ceux-ci doivent être écartés pour cause de compatibilité.

De l'autre côté, les grandes entreprises ayant leur propre centre de réparation ont un coût de près de 5 100 € par an et par véhicule pour ce poste. Ailleurs, les entreprises ayant acheté les véhicules d'occasion, notamment en 2022 et début 2023, dépensent plus de 8 000 € pour le même poste.

Ainsi, l'estimation de ce poste de coût très dispersé reste subjective et est fixée à « dire d'expert ». En conclusion, un coût moyen de 6 600 € peut être retenu pour le poste de coût entretien-réparations d'un ensemble 40 tonnes qui ne bénéficie pas d'un contrat d'entretien tout compris.

Le montant retenu représente une augmentation de près de 6,5 % en 4 ans.

2.1.5. PNEUMATIQUES

Pour les entreprises dont le coût des pneumatiques a pu être calculé de façon isolée, la coût annuelle par véhicule s'élève à près de 4 600 € avec des valeurs extrêmes à 4 000 € pour le bas de la fourchette et 7 400 € pour le haut de la fourchette. Des contrats pneumatiques suggèrent un coût annuel plus élevé, de l'ordre de 6 centimes d'euros au kilomètre, soit 7 734 €/an selon le kilométrage moyen retenu.

Les calculs internes réalisés par le CNR donnent un résultat de près de 4 920 € par an et par ensemble, en légère baisse par rapport à 2019. À dire d'expert, ce coût moyen semble compatible avec les réalités du marché, l'intensité d'exploitation des véhicules et le prix du matériel sur un marché où les marques extra-européennes commencent à occuper des parts importantes grâce à des prix compétitifs.

2.1.6. PEAGES

Le pavillon tchèque empreinte souvent les réseaux autoroutiers et routiers nationaux et voisins dont l'utilisation est payante et assez onéreuse. Dans sa précédente étude, le CNR avait déjà soulevé l'importance croissante de ce poste de coût dans les finances des entreprises de TRM tchèques. En 2019, ce poste de coût était de 21 400 € par an et par véhicule.

En 2023, ce poste de coût semble avoir évolué pour atteindre 24 800 €. Ce coût comprend majoritairement les taxes kilométriques mises en place en Allemagne, en Autriche, en Tchéquie, en Slovaquie et en Belgique ainsi que le coût de l'Eurovignette pour les entreprises se déplaçant dans les pays concernés.

Face à cette augmentation, une grande partie des entreprises tchèques commence à privilégier des contrats de prestation, hors coût d'infrastructures, ces dernières étant facturées en sus au réel.

2.1.7. ASSURANCES

Le coût des assurances est relativement dans la moyenne des pavillons de la région. Selon les transporteurs, l'assurance tout risque d'un tracteur routier coûterait entre 2 000 € et 2 500 € par an et celle d'une semi-remorque entre 400 € et 600 €.

Le coût retenu pour ce poste est de 2 730 € par an et par véhicule, en légère baisse par rapport à 2019 où la valeur retenue était de 2 800 €/véhicule.

2.1.8. TAXE A L'ESSIEU

Selon le tableau du ministère des Transports affiché plus haut dans ce rapport, le montant annuel de la taxe à l'essieu est de 1 008 €/an pour un véhicule 40T de plus de 4 essieux, contre 1 718 €/an en 2019 avant la réforme fiscale de fin 2022.

2.1.9. COÛTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. Grâce à la collaboration d'une grande partie des entreprises tchèques que le CNR a pu visiter, le poste de coût est estimé à 8,5 % du coût total pour une entreprise de transport travaillant principalement à l'international.

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

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

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

2.2.1. CONDITIONS D'EMPLOI

Les conducteurs tchèques rencontrés en Slovaquie et en Autriche disent privilégier les entreprises où les trajets sont internationaux mais d'une distance modérée, i.e. des trajets en Allemagne, Autriche ou encore Pologne. En effet, les conducteurs tchèques sont conscients que leur rémunération augmente considérablement grâce aux indemnités de déplacement ajoutées à leur salaire de base. En revanche, ils n'hésitent pas à exercer une pression sur leur employeur pour pouvoir retourner chez eux le plus souvent possible, soit 2-3 jours de repos tous les 10 jours. Le travail de week-end donne souvent droit à une prime. Les trajets nationaux seraient plutôt réalisés par des jeunes conducteurs peu expérimentés.

Les conducteurs tchèques, tous embauchés en CDI souvent sans période d'essai, bénéficient de 25 jours de congés payés, donc au-delà de la convention collective.

Près de 50 % des conducteurs interrogés réaliseraient des allers-retours dans les pays voisins, (Allemagne, Autriche, Slovaquie). Après 5 à 6 jours de conduite, ils rentreraient à la base pour le week-end. Pour plus de 30 % des conducteurs qui partent vers l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas ou encore le Royaume-Uni, les tournées sont plus longues, entre 10 et 12 jours au total, souvent suivies de 3 ou 4 jours de repos à la maison.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 230 jours par an, soit 45 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient près de 125 000 km par an. Selon les entreprises, le nombre de jours de travail serait plus proche des 218 jours pour un kilométrage annuel de 112 000 km. Pour le profil type, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 117 500 km par an et par conducteur, pour 220 jours de travail dans l'année.

Les fiches de paie tchèques ne donnent pas plus d'information sur le détail des heures de travail. Calculé suivant les données sur la vitesse moyenne, située légèrement en dessous de 62 km/h, le temps de conduite annuel retenu par le CNR est de 1 920 heures pour le profil type, en baisse par rapport à son niveau de 2019 où il était estimé à 1 980 heures.

Le ratio conducteur/tracteur retenu est de 1,1 pour la Tchéquie.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Jusqu'en 2023, les conducteurs ayant un CDI de droit tchèque avaient droit à un salaire minimum de niveau 3, soit 820 € brut par mois en 2023 lors de la réalisation de l'étude. La qualification par rapport à la responsabilité au travail ayant disparu avec la réforme de 2025, la plupart des conducteurs routiers sont désormais considérés comme des salariés de niveau d'éducation faible, appartenant au groupe 1 avec un salaire minimum de 867 €/mois.

Cependant, la réalité sur le terrain est différente. En raison d'un marché du travail tendu, les conducteurs tchèques travaillant près des grandes villes demandent souvent un salaire fixe de 34 000 CZK brut, soit près de 1 417 €. Ailleurs, les salaires oscillent entre 28 000 CZK et 32 000 CZK. La moyenne retenue pour l'étude sera de 32 000 couronnes tchèques, soit près de 1 333 € brut par mois. La récente réforme n'a donc pas d'incidence directe sur le salaire réel des conducteurs routiers.

Les salaires fixes sont souvent complétés par de nombreuses primes. Parmi ces derniers, une grande partie vise à aider à l'embauche et la fidélisation du conducteur. Voici quelques exemples de bonus qui peuvent être cumulatifs selon les conducteurs ou les entreprises :

- Bonus d'aide à l'embauche, près de 30 000 CZK, souvent débloqué par tranches à partir de 6 mois d'ancienneté dans l'entreprise,
- Bonus « vêtement » au moment de l'embauche, souvent renouvelé une fois par an,
- Bonus ancienneté, de l'ordre de 2 500 CZK mensuels, évolutif dans le temps, à partir de la première année d'ancienneté dans l'entreprise,
- Bonus de ponctualité, 1 000 CZK à la fin de chaque tournée, jusqu'à 4 000 CZK/mois
- Bonus « bon travail » pour les conducteurs respectueux, ayant également un taux d'accident faible. Il peut monter jusqu'à 4 000 CZK/mois pour les meilleurs salariés,
- Bonus weekend, si le conducteur accepte d'arriver à la base à une heure tardive samedi soir ou de partir tôt dans la nuit de dimanche à lundi,
- Bonus carburant, soit près de 100 € de carburant offert pour l'utilisation personnelle,
- Bonus carte carburant, prêt d'une carte carburant familiale donnant accès à des prix professionnels pour la consommation de toute la famille du conducteur.

Lors des entretiens, les conducteurs déclarent ne plus recevoir de rémunération kilométrique et semblent avoir appris par cœur un discours sur l'illégalité de ce type de calcul de leur salaire. Ainsi, l'intégralité des conducteurs interrogés disent avoir un salaire fixe, complété de primes et d'indemnités de déplacement. Ils connaissent le montant exact des indemnités pour les pays qu'ils visitent et déclarent recevoir le bon montant pour un nombre de jours réellement travaillé.

D'après les calculs du CNR, un conducteur travaillant exclusivement à l'international et réalisant un échantillon de trajets courts, moyens et longs aurait droit à près de 1 100 € d'indemnité de déplacement.

Ainsi, au vu des informations recueillies, le coût annuel d'un conducteur ressort à 38 202 €/an.


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

Profil type conducteur international - Tchéquie - 2023					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 90 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de courte et moyenne distance (Allemagne, Autriche, Benelux, Italie, Espagne) - Tournées de 5 à 6 jours pour 50 % des conducteurs rencontrés. - 25 jours de congés payés pris systématiquement au moins 3 à 4 semaines en été, et le reste pendant la période des fêtes de fin d'année. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum national (groupe 1), complété par des indemnités de déplacement et de diverses primes. - Conducteur ayant une ancienneté de 3 ans dans l'entreprise. - Indemnités de déplacement souvent représentatives de la réalité. - Temps de travail proche de 220 heures par mois. Maximisation du kilométrage. 			
Kilométrage annuel réalisé		117 500 km			
Nombre de jours de travail par an		220			
Nombre de semaines d'activité par an		44			
Nombre d'heures de conduite par an		1 920			
Recomposition du coût d'un conducteur type tchèque en 2023					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	1 624,67 €	Salaire Brut	€/mois	1 624,67 €
Salaire brut fixe	€/mois	1 333,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	1 333,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	291,67 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	291,67 €
Cotisations sociales	33,88%	550,50 €	Cotisations sociales	11,00%	178,71 €
Arrêts maladie, maternité	2,10%	34,12 €	Arrêts maladie, maternité	0,00%	0,00 €
Assurance Maladie, soins de santé	9,00%	146,22 €	Assurance Maladie, soins de santé	4,50%	73,11 €
Pensions vieillesse, invalidité, décès	21,50%	349,30 €	Pensions vieillesse, invalidité, décès	6,50%	105,60 €
Accidents du travail et maladies professionnelles	0,08%	1,36 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Chômage	1,20%	19,50 €	Chômage	0,00%	0,00 €
			Salaire après cotisations		1 445,95 €
			Impôt sur le revenu		219,20 €
Salaire brut chargé		2 175,17 €	Salaire net après cotisations et impôt		1 226,76 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 100,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 100,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		3 275,17 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 326,76 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur tchèque en 2023					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		19 496,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		19 496,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		6 606,02 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		4 774,90 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		26 102,02 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		14 721,10 €
Indemnités * 11 mois		12 100,00 €	Indemnités * 11 mois		11 825,00 €
Coût total annuel		38 202,02 €	Revenu net annuel		26 546,10 €
Coût horaire de conduite en €		19,90 €	Revenu net moyen mensuel		2 212,17 €
Coût kilométrique en €		0,33 €			

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2019 sur le TRM tchèque, sous l'effet du rattrapage économique du pays mais aussi en raison d'une forte inflation, le salaire fixe d'un conducteur a quasiment doublé en 4 ans, tandis que le kilométrage annuel a baissé de -9 %. En parallèle, les indemnités de déplacement sont restées stables. Ainsi, le coût du conducteur calculé par le CNR pour l'année 2023, est supérieur de 44 % par rapport à son niveau de 2019. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 19,90 € contre 13,36 € en 2019 et le coût kilométrique à 0,33 € contre 0,20 € en 2019.

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

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité à l'international, conditions 2023 		
	unité	Tchéquie Simulation
Kilométrage annuel du véhicule	km	128 900
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	244
Ratio semi-remorque/tracteur		1,16
Coût d'un conducteur	€/an	38 202
Ratio conducteur/tracteur		1,10
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	16 418
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,40
coût unitaire du carburant, moyenne 2023	€/litre	1,2231
Coût annuel du carburant	€/an	44 775
Pneumatiques	€/an	4 920
Entretien-réparations	€/an	6 600
Péages et vignette	€/an	24 800
Assurance (véhicule)	€/an	2 730
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 008
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	143 120
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,110
Coûts de structure	€/an	13 295
Synthèse - coût de revient complet	€/an	156 415
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,21

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes tchèque affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,11 € contre 0,85 € en 2019, soit une augmentation de +30 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par les hausses du coût du conducteur et du coût de détention des véhicules. La baisse de la consommation de carburant est importante, mais des gains en termes de coût annuel sont atténués par la hausse conjoncturelle du prix du gazoil pour l'année 2023, +25 %. Le kilométrage d'un véhicule baisse de -10 %.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 8,5 % du coût total, le coût complet monte à 1,21 € au kilomètre en 2023.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

Cleiss - https://www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_republique_tcheque_salaries.html

Ministère des finances tchèque - <https://www.mfcr.cz/en/>

Ministère de transport - <https://www.mdcr.cz/?lang=en-GB>

Ministère du travail et des affaires sociales - <https://www.mpsv.cz/>

Autres sources pratiques

Fiche « République tchèque » de la Direction générale du Trésor, ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique de la République française

Autoroutes tchèques – www.ceskedalnice.cz

Taxe routière sur les véhicules à moteur - <https://www.kurzy.cz/dane-danova-priznani/dan-silnicni-2023.htm>

Péages en Tchéquie - <https://www.myto.cz>

Simulateur de salaire - <https://kalkulacky.idnes.cz/>

Organisations professionnelles

Cesmad Bohemia – www.cesmad.cz