

## L'entreprise de TRM en Lituanie

Peuplée de 3,4 millions d'habitants sur un territoire de 65 000 m<sup>2</sup>, la Lituanie, avec un PIB de 17,9 milliards d'euros, est le plus important et le plus méridional des trois pays baltes. La rapidité de son évolution vers une économie de marché et son positionnement entre la Pologne, les états septentrionaux de l'UE-15 et à l'Est, la Russie et la Biélorussie offrent de grandes opportunités, notamment en tant que pôle logistique. Après avoir tissé des premiers contacts en mars 2004, le CNR a été désigné, en juin de la même année, comme expert, dans le cadre d'un contrat de jumelage communautaire sur le dispositif d'observation du marché. Les connaissances acquises à cette occasion puis l'apport d'un correspondant que le CNR s'est attaché ont permis de livrer les enseignements qui suivent.



### La situation économique de la Lituanie Des fondamentaux robustes

L'examen des principales grandeurs macroéconomiques montre que le taux de croissance entre 2002 et 2004 est resté supérieur à 6%, avec un pic de 9,7% en 2003. La prévision pour 2005 est de 6,4%.

Sur cette même période, l'inflation est restée très faible n'excédant pas 1%, avec même un taux négatif de -1,1% en 2003. Une reprise de l'inflation est attendue en 2005 à hauteur de 2,9%, sous l'effet du renchérissement des produits importés et notamment des produits pétroliers.

Bien que très élevé, comme dans nombre de nouveaux entrants suite aux restructurations de l'économie, le taux de chômage est en baisse : 10,8% de la population active en 2004 contre 13,5% en 2002. Cette baisse devrait se poursuivre, la prévision étant de 10,2% pour 2005.

Là encore, comme chez les nouveaux entrants, la balance commerciale est structurellement déficitaire avec 2,4 milliards d'euros en 2004, du fait des besoins en énergie, biens d'équipement et biens intermédiaires pour accompagner la croissance de l'économie.

Dans son rapport annuel 2005 sur la pratique des affaires (Doing Business), la Banque mondiale a analysé la qualité des réglementations et des pratiques de 145 Etats au regard de sept domaines qui vont des délais pour la création d'une entreprise, au temps nécessaire pour obtenir l'exécution forcée d'un contrat, en passant par le degré de rigidité de l'emploi. La synthèse des notations des sept indicateurs place la Lituanie au

17ème rang mondial pour la facilité des affaires. Parmi les nouveaux entrants, elle se trouve au 1er rang juste devant la Slovaquie.

### Des courants d'échanges réorientant l'économie à l'Europe de l'Ouest

Les courants d'échanges sont largement diversifiés. 45% se font avec l'UE-15 et près des 2/3 dans la zone UE-25. Bien qu'en diminution, les échanges avec les pays de la CEI restent significatifs : 16% à l'export et 27% à l'import.

En premier lieu, La Lituanie importe du gaz et du pétrole et réexporte des produits pétroliers. Puis viennent, à l'import, l'électro mécanique, les équipements de transport, la chimie et le textile. On retrouve ces catégories de produits à l'export, réexportés avec ou sans apports de valeur ajoutée.

Les échanges avec la France sont en progression, sauf à l'import en 2004, tout en restant modestes. La France est le 4ème client et le 8ème fournisseur. Elle livre principalement des biens intermédiaires (59% du total exporté) et des biens d'équipement (14%). Elle importe des produits pétroliers, des composants électroniques ainsi que des biens de consommation.

On notera que les français investissent peu en Lituanie. Le stock d'investissements directs français ne représente en 2004 que 1% du stock total.

Année 2004	Export FOB	Année 2004	Import FOB
en millions d'euros	7 451	en millions d'euros	9 875
Allemagne	10,2%	Russie	22,3%
Lettonie	10,1%	Allemagne	16,9%
Russie	9,1%	Pologne	7,6%
France	6,3%	Pays-Bas	3,9%
Royaume-Uni	5,3%	Lettonie	3,8%
Suède	5,1%	Danemark	3,5%
USA	5,0%	Finlande	3,4%
Estonie	5,0%	France	3,3%
Autres	43,9%	Autres	35,3%

### Des transports en forte expansion

Entre 2000 et 2003, le volume d'activités, exprimé en tonnes-km, a progressé de 28,5% pour le rail et de 38,5% pour la route. À défaut d'activité fluviale significative, la répartition modale est de 50%-50% entre fer et route, le fer l'emportant en transport international (51,5% contre 48,5%) grâce au transit qui contribue à 61% de son activité. En revanche, en national, la part de marché de la route atteint 59% contre 40% pour le fer.

Le transport routier, pris dans son ensemble, était constitué en 2003 de 97 450 camions et de 13 060 tracteurs routiers contre, respectivement, 93 500 et 12 030 un an auparavant.

Le compte d'autrui contribue à 46% des tonnages transportés par route et à 86% des tonnes-km. Il assure la quasi-totalité des transports internationaux qui représentent 91% de son volume d'activités. En transport international, la distance moyenne d'une tonne est de 1 550 km alors qu'elle n'est que de 44 km en transport national (40 km pour le compte propre).

## Les entreprises de transport professionnel routier

En 2002, on dénombrait 2 488 entreprises de transport routier. Au regard de la taille de leur parc de véhicules moteur, elles se décomposent comme suit :

de 0 à 5 véhicules	1 948
de 6 à 9 véhicules	234
de 10 à 49 véhicules	290
50 véhicules et plus	16
Total	2 488

Bien que ne disposant pas de données plus actuelles, on peut raisonnablement penser que le nombre de PME a significativement progressé, compte tenu de l'augmentation de la demande s'adressant au transport pour compte d'autrui et de la facilité des possibilités de créer une entreprise de transport routier. Toutefois, la progression de l'offre de transport reste, contrairement à ce que l'on observe dans d'autres PECO, en rapport avec la demande, comme tend à le prouver la fermeté des prix de transport et la réduction sensible des délais de paiement ; certaines entreprises pouvant – à la date de cette étude – se permettre de demander des règlements comptants.

## Créer et exploiter une entreprise de TRM en Lituanie

Les mêmes règles s'appliquent, que l'entrepreneur soit lituanien ou ressortissant d'un autre pays de l'UE.

### On distingue 5 formes de sociétés

- ) la société unipersonnelle «IMONE», dont les biens de l'entrepreneur constituent la garantie vis-à-vis des tiers. Cette structure souple peut être créée rapidement mais ne permet pas de distinguer les biens propres de ceux de l'entreprise,
- ) la société en nom collectif «TUB» (Tikroji Ukiné Bendrija) qui ne requiert aucun capital social minimum et comporte de 2 à 20 associés. Elle ne présente pas d'avantages particuliers alors que la responsabilité de chaque associé est illimitée,
- ) la société en commandite simple «KUB» (Komanditiné Ukiné Bendrijo) constituée de 2 à 20 associés dans laquelle l'un d'entre eux doit être caution illimitée, les autres ayant des risques limités à leurs apports,
- ) la SARL «UAB» (Uzdaroji Akciné Bendrovė) au capital de 10 000 litas (soit environ 2 900 euros, sur la base d'un taux de change de 1 euro = 3,45 litas). Elle peut avoir un actionnaire unique, le nombre maximum étant fixé à 250. Elle a pour avantage de limiter la responsabilité des actionnaires aux apports. Il faut toutefois noter que la constitution de cette forme de société est longue et fastidieuse,
- ) la SA «AB» (Akciné Bendrovė), société anonyme au capital minimum de 150 000 litas (43 400 euros) dont le nombre d'actionnaires est illimité. Ses avantages et ses inconvénients sont les mêmes que ceux de l'UAB.

Le mode de fonctionnement de ces sociétés est régi par la Loi sur les sociétés du 1er janvier 2004.

Lors de la constitution d'une UAB ou d'une AB, au moins 25% du capital social doit être libéré, les associés ayant 3 ans, à compter de la date de création, pour libérer le solde. Dans ces deux formes de sociétés, les actionnaires doivent tenir une assemblée et désigner un gérant ou un directeur général. Ce dirigeant peut être actionnaire ou non. Il peut être un actionnaire étranger.

## **Conditions à remplir par l'investisseur étranger**

Lorsque l'investisseur est une personne morale, il lui sera demandé :

- copie des statuts de l'entreprise mère qui veut créer une filiale,
- copie de son K BIS,
- le compte rendu de l'assemblée des associés au cours de laquelle a été décidée la création d'une filiale,
- les derniers comptes de la société mère validés par une société d'audit ainsi que par son ambassade.

Les documents doivent être traduits officiellement et légalisés par l'ambassade de Lituanie dans le pays de la société mère.

## **Apports de capitaux d'un investisseur étranger**

En Lituanie, l'investisseur n'est pas tenu de faire de déclaration auprès des impôts. Il n'y a pas d'impôts ou de taxes sur les apports en numéraire.

Pour les apports en véhicules, la situation n'est pas actuellement claire. Le transfert de véhicules donne lieu à paiement de TVA sur la valeur déclarée.

Des sociétés de leasing (Vilnius leasingas et Hansa leasing) mettent en place des crédits relais pour avancer la TVA. Toutefois sa restitution semble complexe.

## **Les étapes de la création d'une société de droit lituanien**

### **Enregistrer le nom de la société**

L'enregistrement se fait auprès du Bureau public des brevets et coûte 70 litas (20 euros). Il est délivré un certificat d'agrément qui permet de breveter le nom qui restera la propriété de l'investisseur pendant une durée d'un an. Passé ce délai, le nom pourra être utilisé à nouveau. En cas de refus, l'investisseur peut faire appel devant la juridiction locale qui aura un mois pour statuer.

### **Enregistrer la société auprès du cadastre**

Il faut présenter auprès du cadastre un ensemble de documents certifiés par notaire et visés par un avocat : brevet du nom de la société, copie du droit au bail, autorisation de la municipalité, statuts, PV de la constitution de la société et de nomination du dirigeant, reçu bancaire de versement du capital. Les frais d'enregistrement sont d'environ 570 litas hors honoraires de notaire.

Enregistrement pour être assujetti à la TVA

Le mode d'assujettissement à la TVA (taux de 18 %) se détermine selon 3 critères :

- si le CA est supérieur ou égal à 30 000 euros par an, l'entreprise doit être enregistrée auprès des impôts dont elle dépend et sera soumise à la TVA,
- si le CA est compris entre 3 000 et 30 000 euros par an, l'entreprise peut opter ou non pour la TVA,
- si le CA est inférieur à 3 000 euros, l'entreprise n'est pas assujettie à la TVA.

La direction des impôts donne, dans les 10 jours qui suivent la demande, un certificat qui atteste l'inscription au registre et précise que l'entreprise doit comptabiliser la TVA à verser dès le premier mois d'activité. Il faut savoir que les métiers de la restauration, des taxis, des marchés ambulants et des transporteurs routiers nationaux peuvent échapper à cette règle en étant payés cash sans facture (ce qui explique la difficulté pour obtenir des factures ou des tickets).

Pendant toutes transactions intra CEE il faut donner à la direction des impôts un document officiel qui prouve le numéro de TVA intra communautaire.

Lorsque l'entreprise est créditrice de TVA, le service des impôts vérifie, à plusieurs reprises, les comptes de l'entreprise en présence du comptable. Par la suite, le remboursement se fait automatiquement.

### **Enregistrement auprès du Bureau de la Sécurité Sociale**

Lorsque l'entreprise est inscrite aux impôts elle doit, sous 10 jours, s'inscrire auprès du Bureau de la Sécurité Sociale dont elle dépend. Elle doit aussi y déclarer les salariés dès

leur embauche et enregistrer ceux-ci sur un livre du personnel. Ce livre reprend les civilités de la personne, son statut professionnel, sa rémunération, sa date d'entrée, et toutes autres informations la concernant. L'inscription des salariés à la sécurité sociale (SODRA) peut se faire sur formulaire classique papier ou par Internet (en Lituanien ou en Anglais). Le paiement des charges sociales se fait par virement. On notera que le salarié peut lui-même payer sa sécurité sociale.

### **Ouverture d'un compte courant professionnel**

Une fois les démarches précédentes effectuées, il faut ouvrir un compte courant au nom de l'entreprise. Ce compte peut être ouvert en monnaie locale et en devises (euros ou USD) ou dans d'autres monnaies sans restrictions. Les banques lituaniennes peuvent très rapidement ouvrir un compte en litas ou en euros sans aucune complication et proposer une carte bancaire nationale et internationale (sous 3 semaines). L'utilisation des chèques est possible mais peu répandue car les paiements se font principalement en espèces ou par transfert.

Les principales banques lituaniennes sont :

- VB Vilnius Bank,
- Hanso-LTB (Caisse d'Epargne),
- Bankas Snoras,
- Sauliu Bankas.

Les banques étrangères installées en Lituanie sont :

- Kredyt Bank PBI (Pologne),
- Merita Nordbanken (Finlande),
- Norddeutsche Landesbank (Allemagne),
- Vereins und Wesbank (Allemagne),
- Hansa Bankas (Suède).

### **Début de l'activité**

Quand ces conditions sont remplies, il est possible de commencer son activité. Mais avant cela, il faut vérifier si l'activité demande ou non une licence d'exploitation, ce qui est le cas pour le transport en Lituanie.

### **Conditions pour exercer l'activité de transporteur routier L'honorabilité**

Elle est justifiée par une simple attestation de non poursuite judiciaire (équivalent du casier judiciaire français) «zinios apie teisnuma».

### **La compétence professionnelle**

La réglementation lituanienne suit la directive 96/26, aux termes de laquelle le dirigeant doit être titulaire de l'attestation de capacité pour les transports effectués avec des véhicules de plus de 3,5T de PTC. Il peut être étranger, sous condition d'avoir un permis de travail. Il est possible pour les étrangers de passer l'attestation en Anglais ou en Russe.

L'attestation de capacité est préparée dans des stages organisés par le centre de formation de LINAFA (principale organisation professionnelle du TRM en Lituanie) sous contrôle du VKTI du ministère des Transports. La durée du stage est de 7 jours pour un coût d'environ 100 euros. Depuis le 1er mai 2004, la validité de l'examen est de 5 ans, période au terme de laquelle, l'attestataire doit passer un test de mise à niveau. Il peut être utilisé dans plusieurs sociétés en même temps.

Les dirigeants de sociétés de transports n'exploitant que des véhicules n'excédant pas 3,5T n'ont pas besoin de l'attestation de capacité, de même que ceux des sociétés de commissionnaires en transports. Toutefois, le syndicat des commissionnaires «LINEKA» étudie la mise en place d'une attestation pour les affrêteurs.

L'attestataire n'a pas l'obligation d'être associé.

A ce jour il n'existe pas de diplôme lituanien reconnu par équivalence. La directive n°

98/76/CE du conseil du 1 octobre 1998 sur l'équivalence des attestations de capacité sera appliquée entre la Lituanie et les autres pays membres de l'UE.

### **La capacité financière**

L'entreprise doit respecter la directive 96/26 et répondre aux conditions de 9 000 euros pour le premier véhicule moteur et de 5 000 euros pour les suivants.

Depuis mai 2004, les bilans sont examinés et doivent porter la signature d'un cabinet comptable reconnu.

### **Délivrance des licences**

A côté des licences communautaires et des autorisations bilatérales ou CEMT, va être mise en place une licence nationale. Celle-ci dispensera les transporteurs de détenir une licence communautaire sous la double condition qu'ils n'effectuent que des transports nationaux et que ceux-ci soient facturés pour un montant inférieur à une somme équivalente à 50 euros. Seuls des transports de faibles quantités à courtes distances pourront être effectués sous couvert de cette licence nationale.

### **Les conditions d'emploi du personnel**

Depuis mai 2004, il est obligatoire de tenir un livre du personnel avec les entrées et les sorties des salariés. L'embauche devra aussi être notée sur le carnet de travail du salarié où sont notés les différents emplois occupés par la personne ainsi que les observations des employeurs.

### **Contrat de travail**

Il est obligatoire de faire un contrat de travail (selon la loi I-2048 du 28 novembre 1991) signé par les deux parties. Ce contrat peut être accompagné d'un avenant dans lequel le salarié s'engage sur des obligations de résultats et de prise en charge de pénalités, par exemple pour le non respect des consignes, des consommations de gasoil, ...

Outre le contrat à durée indéterminée, il existe 3 autres types de contrats :

- *le contrat à durée déterminée* : il est utilisable pour remplir des tâches précises mais ne doit pas dépasser 5 ans. Passé ce délai, il est considéré comme un contrat à durée indéterminée,

- *le contrat de travail temporaire* : il ne doit pas dépasser une durée de 2 mois. Il fait l'objet d'une étude de la part des autorités lituaniennes afin de le mettre en conformité avec les directives européennes sur les contrats de travail,

- *le contrat double emploi* : le salarié est autorisé, avec l'accord de ses employeurs, à avoir un double emploi (conformément à l'article 114 du code du travail) et à travailler sur son même lieu de travail ou sur un lieu différent. Une personne attestataire de capacité peut ainsi travailler dans plusieurs sociétés avec l'accord de ses employeurs.

La période d'essai ne doit pas dépasser trois mois et n'est pas applicable si le salarié est mineur ou s'il est transféré à un autre poste. A la fin de la période d'essai, l'employeur peut ne pas donner de suite sans verser d'indemnités mais en respectant un préavis de 3 jours.

### **Convention collective**

Il n'existe pas de Convention collective par secteur d'activité.

### **Durée du travail des salariés sédentaires**

La durée du travail est de 40 h/semaine. Elle est répartie sur 6 jours par semaine et ne doit pas dépasser 8 h par jour.

La durée peut être ramenée à 36 h par semaine pour les emplois de nuit (entre 22 h et 6 h du matin) ainsi que pour les mineurs de 16 à 18 ans.

Les heures supplémentaires ne doivent pas dépasser

4 h sur deux journées consécutives ou 120 h par mois. Elles ne donnent pas lieu au paiement d'un taux horaire majoré.

## Les congés

Il y a 28 jours de congés par an (4 semaines) excepté pour les familles monoparentales qui ont droit à 35 jours par an. Les congés sont obligatoires pour les salariés ayant 6 mois minimum d'ancienneté, aussi bien dans le cadre d'un CDI que d'un CDD. Les congés ne sont pas toujours pris dans leur intégralité, les jours non pris étant indemnisés sous forme de primes.

Le congé de maternité permet à la mère de s'arrêter 70 jours avant la naissance et 56 jours après. Pendant la période de congé, la mère perçoit l'indemnité de la sécurité sociale. Il est possible de prendre un congé parental pour l'un des deux parents jusqu'aux 3 ans de l'enfant ; ce congé est indemnisé par la sécurité sociale.

## L'âge de la retraite

Il est de 55 ans pour les femmes et 60 ans pour les hommes. L'âge de la retraite passera, en 2009, à 60 ans pour les femmes et à 63 ans pour les hommes. Le montant des retraites est souvent inférieur à 200 euros par mois, ce qui conduit les seniors à continuer à travailler dans leur entreprise ou à rechercher des compléments de ressources.

Le montant total des charges payées par l'employeur est de 31% sur le salaire brut. Les primes ne sont pas soumises aux charges, ce qui explique que les salaires restent faibles et que les primes sont appliquées par tous pour échapper aux charges.

## Rupture du contrat de travail

### Le licenciement avec préavis

Le préavis est de 2 mois. La lettre de licenciement doit être motivée, la procédure appliquée doit être précisée ainsi que le montant de l'indemnité. Il est juridiquement possible de demander au salarié d'attester ses fautes.

### Le licenciement sans préavis

Cette procédure n'est possible que dans des situations particulières, par exemple :

- si l'employé est en prison ou privé de son permis de conduire,
- quand l'employé est médicalement inapte au travail,
- quand l'entreprise est liquidée,
- quand le salarié fait une faute lourde ou quand il ne respecte pas ses engagements par rapport à son contrat ou l'avenant à son contrat.

### La démission

L'employé peut démissionner avec un préavis de deux semaines. Le code du travail autorise l'entreprise à inclure dans le contrat de travail une clause qui oblige le salarié à rembourser l'employeur des coûts de formations dont il aurait bénéficié dans l'année de sa démission. En cas de maladie, d'invalidité, l'employé peut rompre son contrat sous 3 jours.

Ancienneté	Montant de l'indemnité
Moins d'1 an	1 mois de salaire
De 1 à 3 ans	2 mois de salaire
De 3 à 5 ans	3 mois de salaire
De 5 à 10 ans	4 mois de salaire

## **Le salaire minimum**

La revalorisation des salaires est faite annuellement. Le SMIC mensuel, début 2005 (pour 40 h / semaine), varie selon les secteurs d'activité. Exemples :

- 230 euros dans l'agriculture,
- 290 euros dans le transport,
- 550 euros dans l'industrie,
- 600 euros dans le secrétariat,
- 1 000 euros dans les services de direction.

## **Temps de conduite et temps de repos**

Les temps de conduite maxima et les temps de repos minima sont ceux du règlement 3820. L'obligation de transposition de la directive sur le temps de travail ne semble pas être rentrée dans les faits. C'est ainsi que le temps de travail rémunéré reste le temps productif et que les temps d'attente à la disposition de l'entreprise ne sont pas décomptés. Dans la pratique, le conducteur laisse le tachygraphe sur la position repos même pendant les chargements et déchargements.

## **Rémunération des sédentaires et des conducteurs**

Le personnel sédentaire est usuellement rémunéré sur la base de 40 heures. Les heures supplémentaires éventuelles sont rémunérées sur la base du taux horaire non majoré et versées sous forme de primes afin de ne pas supporter les charges sociales.

Les conducteurs sont rémunérés sur la base d'un forfait négocié avec l'employeur. En transport international, sur des ensembles 40 tonnes, le salaire est de l'ordre de 500 euros. S'y ajoute une prime kilométrique dont le montant est lui-même négocié et qui est usuellement de 0,08 euro par km parcouru.

## **Charges sur salaires**

Les charges patronales se montent à 31% du salaire brut. Elles se décomposent comme suit :

- 22,5% cotisation retraite,
- 6,0% cotisation maladie, maternité,
- 1,0% cotisation accidents du travail,
- 1,5% cotisation chômage.

Les charges supportées par le salarié sont de 3% réparties comme suit :

- 0,5% cotisation retraite,
- 2,5% cotisation maladie, maternité.

Dans le cas où l'entreprise emploie des salariés étrangers sous contrat lituanien et avec permis de travail, elle peut être dispensée de payer les charges sociales à la SODRA en apportant la preuve que le salarié cotise bien à un organisme de protection sociale dans le pays de résidence de celui-ci. Cette disposition est adaptée aux embauches de conducteurs extra communautaires qui circulent sous couvert de l'attestation d'emploi.

## **Frais de déplacement**

En transport national les repas sont à la charge du conducteur. En international, il n'y a pas à proprement parler de frais de déplacement : ils sont considérés comme couverts par la prime kilométrique.

## **Formation**

Il n'y a actuellement aucune formation obligatoire, sauf pour la préparation au diplôme de transports de produits dangereux ADR. Cette formation est dispensée par une société privée sous couvert de l'organisation professionnelle des transports routiers. Elle a acquis beaucoup d'intérêt de la part des transporteurs, répondant aux besoins du pays qui exporte beaucoup de produits chimiques.

Il y a un projet de formation pour les chauffeurs conformément à la directive 2002 sur l'équivalent FIMO mais cela reste à l'étude, car la transposition n'est pas obligatoire

avant 2008. Toutefois, il existe déjà des formations facultatives moins contraignantes que celles imposées dans cette directive.

## **Les impôts et les taxes**

### **La TVA**

Le taux normal de TVA est de 18%. Des taux réduits existent pour certains produits : 9% pour la construction et la rénovation ; 5% pour certains produits alimentaires, les produits pharmaceutiques, les livres et la presse.

La période de déclaration couvre le mois civil et doit être déposée, au plus tard, le 25<sup>ème</sup> jour du mois suivant.

La récupération de la TVA européenne est encore peu répandue chez les transporteurs lituaniens, faute d'informations sur les pratiques de récupération. Les entreprises paient, hors du territoire national, diverses charges en TTC et uniquement quelques dizaines d'entre elles récupèrent la TVA. Seule la TVA polonaise est plus largement récupérée. Cette situation est toutefois en train de changer avec le fort accroissement des transports avec l'Ouest européen et la part croissante des charges de gazole et de péages. Les bureaux se chargeant de la récupération de la TVA sont ceux connus dans l'UE-15 qui deviennent très actifs auprès des transporteurs lituaniens.

Les délais de récupération se rallongent, ce qui a conduit dernièrement LINAVA à émettre de vives protestations.

### **Impôts sur les entreprises**

L'impôt sur les sociétés est de 19% depuis le 1er juillet 2005. L'investissement de la totalité des bénéficiaires dans l'entreprise exonère celle-ci de l'impôt sur les sociétés. Par ailleurs, la Lituanie a signé avec la France, en 1997, un traité sur la non double imposition des dividendes rapatriés. Cette disposition est en vigueur depuis le 1er juillet 2001.

### **Impôt de circulation routière**

Cet impôt est calculé au prorata des revenus mensuels des entreprises. Il est prélevé dans le but de faire l'entretien des routes. Le taux varie selon le secteur d'activité. Il est de 0,5% pour les entreprises de transport.

Depuis le 31 mai 2005, a été introduite une vignette sur les poids lourds lituaniens et étrangers circulant sur les 18 principaux axes de circulation. Son montant est fonction du poids du véhicule et de la période de validité. Pour un ensemble 40 tonnes et pour une durée d'un an, la vignette se monte à 550 euros.

### **Taxe foncière**

Cette taxe est calculée sur la base de la valeur des terrains et des constructions. Le taux est de 1,5% de la valeur déclarée sur les terrains et de 1% sur les biens immobiliers.

### **Impôts sur les revenus**

L'impôt sur le revenu des salariés est de 33%. Il est prélevé à la source par l'employeur. Si le salarié a un second emploi – ce qui nécessite l'accord de son employeur – il lui est retenu 35%.

Les personnes physiques ayant une activité libérale sont considérées comme des entreprises et doivent payer 24% d'impôt. Si elles perçoivent des dividendes, elles sont imposées au taux de 15% sur ceux-ci.

### **Estimation du prix de revient du transport routier sous pavillon lituanien**

Il n'existe pas de dispositif cohérent d'observation des conditions d'exploitation et des coûts comme c'est le cas en France (CNR) et dans quelques pays de la vieille Europe. La transposition et la mise en application du dispositif statistique de l'UE ne répondent que partiellement à la connaissance de l'utilisation des véhicules et les enquêtes relatives aux entreprises du secteur ne portent que sur un nombre très limité de données. Restent quelques enquêtes effectuées par différentes administrations de l'Etat traitant d'aspects spécifiques. Cette base initiale de données a été complétée d'informations en provenance

des constructeurs, d'organismes financiers, d'assureurs et de l'interrogation de transporteurs lituaniens.

L'emploi d'outils de simulation a permis de réconcilier des données de sources diverses dans un processus de recomposition du prix de revient rapporté au véhicule pour des transports internationaux de marchandises diverses effectués par un ensemble routier maxicode de

40 tonnes. La recomposition du prix de revient a été croisée avec des prix de marché pratiqués en direct par des entreprises structurées sur des transports vers l'UE-15. La cohérence des différentes données autorise, avec les précautions d'usage, la présentation d'une grille de prix de revient reconstitué.

Les conditions d'exploitation exprimées en kilomètres, jours et heures, sont réputées fondées sur les données collectées courant 2004. Les coûts élémentaires entrant dans les calculs sont exprimés en valeurs disponibles pour 2005, le prix du gazole étant celui observé en Lituanie à la pompe en situation mai 2005.

La recomposition du prix de revient présentée page 19 porte sur un ensemble routier de 40 tonnes, exploité 240 jours par an et parcourant 120 000 km par an. Le ratio moyen annuel conducteur/véhicule est égal ici à l'unité. La durée journalière de travail est prise ici pour 9,5 heures dont 8 heures de conduite. Bien que le double équipage puisse exister sur de très longues relations, le mono équipage prévaut d'autant plus qu'il existe une pénurie de conducteurs.

**Cette grille appelle les précisions suivantes :**

- les composantes de coûts ont été converties en euros sur la base de 1 euro = 3,45 litas. On notera que ce taux de change est fixe depuis janvier 2002 dans le cadre d'une politique de rattachement rapide à l'euro. Cette fixité de la parité est à noter alors que dans nombre de PECO, les mouvements successifs de dévalorisation et plus récemment, de réévaluation des monnaies nationales ont perturbés les échanges,
- le prix TTC du gazole à la pompe était de 0,79 euro par litre début mai 2005, soit de 0,69 euro HT après déduction de la TVA à 18%. Il n'a pas été pris en compte ici du coût du gazole pris à l'étranger. Signalons toutefois que c'est dans les 3 pays baltes que le prix du gazole est le plus faible de l'UE à 25,
- les valeurs à neuf d'acquisition des véhicules sont – toutes choses égales par ailleurs – voisines de celles observées en France mais les coûts de financement sont plus élevés, le taux usuel étant actuellement de 6%. Contrairement à ce que l'on constate en France, la location financière rencontre un vif succès,
- les coûts de maintenance sont modérés de par un faible coût de main- d'œuvre du personnel d'atelier,
- en retenant une rémunération brute forfaitaire de 490 euros par mois pour un conducteur lituanien qualifié, les coûts de personnel ne représentent que 20% du prix de revient. Un tiers de ce coût a pour source le salaire proprement dit. Les charges de 31% ne portent que sur cette partie salaire. En revanche, près des deux tiers du coût de conducteur ont pour origine, en transport international, la prime kilométrique qui est usuellement de 0,08 euro par kilomètre parcouru. Rappelons que cette prime, qui représente un complément de rémunération et qui couvre les frais de déplacements, est exemptée des charges sur salaire. Ce coût de personnel de conduite peut être minoré d'au moins 10% dans le cas d'emploi de conducteurs russes de l'enclave de Kaliningrad, biélorusses ou ukrainiens (avec attestation d'emploi) qui se verront attribuer une prime kilométrique moindre,
- les coûts de structure sont faibles en valeurs absolues et modérés en part relative.

Coûts kilométriques directs	Coûts	Structure
Carburant	0,235€	32,4%
Pneumatiques	0,030€	4,2%
Entretien-réparations	0,040€	5,5%
<i>Total hors péages</i>	<i>0,305€</i>	<i>42,1%</i>
Péages et taxes de transit	0,052€	7,1%
<b>Total rapporté à 1 km parcouru</b>	<b>0,356€</b>	<b>49,2%</b>
<b>Coûts journaliers de véhicule</b>		
Coût de détention du véhicule moteur	38,64€	10,7%
Coût de détention du véhicule tracté	8,68€	2,4%
Assurances	12,79€	3,5%
Taxes sur le véhicule	4,06€	1,1%
<b>Total par journée d'exploitation</b>	<b>64,18€</b>	<b>17,7%</b>
<b>Coûts journalier de personnel de conduite</b>		
Salaires	24,21€	6,7%
Charges sur salaires	7,50€	2,1%
Frais de déplacement et prime kilométrique	40,00€	11,1%
<b>Total rapporté à 1 journée d'exploitation du véhicule</b>	<b>71,71€</b>	<b>19,9%</b>
<b>Coûts de structure</b>		
Charges de structure et autres charges indirectes rapportées à 1 journée d'exploitation	47,92€	13,2%
<b>Synthèse des coûts (prix de revient annuel)</b>	<b>86 834€</b>	<b>100,0%</b>

Cette analyse du prix de revient en transport routier international peut être synthétisée, selon le schéma que retient traditionnellement le CNR, sous forme du trinôme présenté ci-dessous. On le comparera utilement avec celui présenté, à la page 11 de ce numéro, pour un ensemble routier immatriculé en France.

En réintégrant les coûts de péages et de vignette au titre de l'usage des infrastructures, l'étude conduit à estimer le prix de revient rapporté au kilomètre parcouru à 0,724 euro. Cette valeur sera plus élevée dans le cas de transports impliquant un fort taux de kilométrage en Allemagne sous l'effet de la LKW-Maut.

Parmi les nouveaux entrants dans l'UE, les transporteurs lituaniens sont particulièrement compétitifs. C'est ainsi qu'entre entreprises structurées, les Lituaniens concurrencent sérieusement les Polonais, ce qui génère parfois certaines tensions entre les deux pavillons. Toutefois, l'expansion du potentiel de transport routier lituanien reste soumise à la possibilité de recruter des conducteurs qualifiés. Par ailleurs, les flux d'import et d'export de l'économie lituanienne sont encore fortement orientés vers le Nord et l'Est du

continent, les relations à développer avec la partie occidentale n'étant pas jugées, par bon nombre de transporteurs lituaniens, comme constituant à terme les meilleures opportunités.

Expression du prix de revient sous forme de trinôme	
Terme kilométrique pour 1 km parcouru hors péages	0,305 €
Terme horaire pour 1 heure de travail rémunérée	8,33 €
Terme fixe journalier pour 1 journée d'affectation du véhicule et couverture des charges de structure	112,10 €

**Michel HIROU**