

Situation politique et économique

La Hongrie est le premier des pays d'Europe centrale et orientale à engager une transition démocratique en 1989. La stabilité politique, la paix sociale et le rythme des transformations économiques attirent les investisseurs occidentaux. Sur le plan extérieur, la Hongrie se tourne vers l'Ouest en intégrant l'OCDE en 1996, l'OTAN en 1999 et l'Union européenne en 2004.

La dernière élection législative a eu lieu en 2002 et la coalition de centre-droit, conduite par l'Alliance Démocratique de la Jeunesse (FIDESZ), qui était alors en place, a été remplacée par une coalition de centre-gauche constituée du Parti Socialiste Hongrois (MSZP) et de l'Alliance des Démocrates Libres (SZDSZ). La majorité parlementaire est étroite.

Les grandes priorités de la politique économique du gouvernement sont l'assainissement des finances publiques et la compétitivité. Il a pour intention déclarée d'atteindre ces objectifs par une réduction de la taille et une amélioration de l'efficacité de l'administration, une plus large participation du secteur privé à l'offre de services publics et la mise en place de cadres juridiques et administratifs plus simples et plus stables. La prochaine élection générale doit avoir lieu en avril 2006. Jusqu'à présent, depuis l'effondrement du socialisme, chaque gouvernement est resté en fonction pendant les quatre années de la législature, mais aucun n'a été réélu à la fin de son mandat.

La croissance à long terme de la Hongrie est raisonnablement satisfaisante et de mieux en mieux équilibrée. La croissance du PIB par habitant a été de 3,5% en 2005 et devrait atteindre 4% en 2006. Cette croissance est l'une des plus élevées de la zone de l'OCDE. Néanmoins, le PIB par habitant se situe actuellement aux alentours de 60% de la moyenne de l'UE à 15 pays.

La croissance des exportations des produits manufacturés s'est redressée au cours de l'année écoulée et les projections pour 2006 laissent à penser qu'elle demeurera soutenue. La Hongrie a été l'un des premiers pays d'Europe centrale et orientale à se positionner, avec succès, comme base de production manufacturière et le rôle de l'économie hongroise, dans les chaînes européennes de production, a entraîné d'importantes entrées d'investissements et s'est traduit par de forts volumes d'échanges commerciaux. La croissance est tributaire de l'évolution positive, non seulement des industries manufacturières, mais aussi des services.

L'étroite corrélation de la croissance de la Hongrie avec celle de la zone euro, au cours des dernières années, prouve l'importance de l'évolution de la demande dans l'Union européenne. L'entrée en douceur dans la zone euro est importante pour les perspectives de croissance à moyen et long terme de la Hongrie. A moyen terme, les critères de Maastricht doivent être satisfaits sans sacrifier indûment la croissance de l'activité (par exemple la construction d'autoroutes) et sans reporter la date de l'entrée, prévue en 2010. A première vue, les chiffres récents de l'inflation permettent de penser que la Hongrie pourra atteindre ce critère d'entrée. De fait, au premier trimestre 2006, l'inflation est tombée à moins de 2,5% en glissement annuel. La réduction du déficit est le problème majeur du gouvernement actuel et futur.

	Transport national		Transport international		Total	
	tkm	%	tkm	%	tkm	%
Ferroviaire	1 726	12,6	7 152	31,6	8 878	24,5
Routier	10 979	80,0	9 619	42,6	20 598	56,7
Fluvial	24	0,2	1 399	6,2	1 423	3,9
Oléoduc	983	7,2	4 426	19,6	5 410	14,9
	13 712	100,0	22 596	100,0	36 309	100,0

La répartition de la demande de transport

Exprimée en millions de tkm la demande de transport présente la structure indiquée dans le tableau ci-dessus pour l'année 2004.

Cette demande de transport fait une plus large place au fer que dans les pays de l'Europe de l'ouest.

Commerce extérieur

Il est bien évident que l'analyse des marchés des transports routiers est en étroite corrélation avec les courants d'échanges extérieurs. C'est pourquoi les transports routiers internationaux se réalisent principalement dans les relations européennes.

Répartition des exportations, en valeur, vers les grands groupements de pays (en 2003)

	%	2003/2002 (%)
Pays développés	80	+ 6,8
<i>dont Union européenne</i>	74	+ 6,4
PECO	16	+ 20,6
<i>dont CEFTA</i>	10	+ 18,9
Pays en voie de développement	4	+ 15,5
Total	100	+ 9,1

Répartition des importations des grands groupements de pays (en 2003)

	%	2003/2002 (%)
Pays développés	66	+ 7,0
<i>dont Union européenne</i>	55	+ 5,8
PECO	17	+ 20,6
<i>dont CEFTA</i>	9	+ 17,0
<i>dont Russie</i>	6	-
Pays en voie de développement	17	+ 20,3
<i>dont Chine</i>	7	-
Total	100	+ 10,1

Contribution des dix premiers partenaires (en 2003)

Export	%	Import	%
Allemagne	34	Allemagne	25
Autriche	8	Italie	7
Italie	6	Chine	7
France	6	Autriche	6
Royaume-Uni	5	Russie	6
Pays-Bas	4	France	5
Suède	3	Japon	4
Etats-Unis	3	Etats-Unis	3
Espagne	3	Pologne	3
Roumanie	3	Royaume-Uni	3

Historique des transports routiers en Hongrie

Avant 1989

Comme partout en Europe, les transports routiers existaient en Hongrie dès l'apparition des véhicules à moteur sur les routes. Des entreprises de transports routiers internationaux furent donc créées. Le changement radical de régime, y compris la nationalisation totale des biens, a supprimé les sociétés artisanales et surtout la possibilité de franchir les frontières. Les transports routiers nationaux ont été centralisés dans les entreprises départementales et les volumes des transports pour compte propre dépassaient largement les volumes des transports pour compte d'autrui, vu que les grandes organisations industrielles et agricoles avaient leurs propres parcs de véhicules.

En 1958, à l'occasion de l'Exposition Universelle de Bruxelles, l'état socialiste voulait ouvrir une petite porte vers l'extérieur et a décidé d'y participer. Les matériaux du stand hongrois ont été transportés par la route. Depuis ce moment, une seule société a été désignée comme ayant le droit exclusif d'effectuer des transports internationaux. Cette entreprise porte, dès 1966, le nom Hungarocamion. Déjà en 1968 (époque de l'économie nouvelle), les sociétés de commerce extérieur ayant le monopole de l'export et de l'import avaient le droit de choisir des transporteurs étrangers si leur prix, convertis en forints (devise hongroise), étaient inférieurs aux offres de la société Hungarocamion. C'est-à-dire que la concurrence, la compétitivité et la connaissance des marchés étaient déjà présentes dans la profession, en Hongrie, il y a presque quatre décennies.

En 1982, ce monopole a été brisé par une loi et certains transporteurs, travaillant pour l'état, ont reçu le droit d'offrir leurs services en international également. Presqu'en même temps, les entreprises privées de transport routier pouvaient commencer à s'enregistrer, mais toujours en national exclusivement, avec des véhicules au-dessous de 3,5 tonnes.

Après 1989

1989, l'année du changement de régime : il n'y a plus de restriction, c'est la liberté totale d'entreprendre. Il n'y a plus aucune entreprise d'état dans le domaine des transports routiers de marchandises. Les grands transporteurs de voyageurs, qui sont des prestataires de services publics, sont encore entre les mains de l'état, mais leur privatisation est aussi envisagée à moyen terme.

Tout le monde peut faire du transport national, indépendamment de la capacité de leur véhicule. L'international est également libéralisé, mais la situation devient catastrophique en deux ans, parce que le nombre d'autorisations bilatérales est nettement inférieur aux demandes des transporteurs.

Sur la base des analyses scientifiques, le ministre des Transports émet alors un décret qui limite les possibilités d'exercer les transports internationaux. Selon ces analyses, la quantité totale d'autorisations obtenues des accords bilatéraux ne permettait le trafic, en international, que de 4 600 camions lourds (véhicules dont le PTC est de 38 tonnes). Les véhicules au-dessous de 3,5 tonnes pouvaient circuler librement et sans autorisation. Par conséquent, les véhicules entre ces deux catégories ne pouvaient pas sortir du pays.

C'était une décision particulière, tandis que dans les pays voisins, cette activité est devenue entièrement libéralisée. Quels étaient les résultats de cette décision spéciale hongroise ?

- Premièrement, les entreprises propriétaires des 4 600 camions pouvaient s'engager dans les contrats de transport, y compris à long terme, ayant la certitude d'avoir les autorisations nécessaires à leur disposition (ce n'était absolument pas le cas des transporteurs des autres pays).
- Deuxièmement, ces entreprises sont devenues concurrentielles sur les marchés européens ; elles ont évolué, se sont épanouies et elles ont réussi à poursuivre la modernisation de leurs parcs de véhicules. En 2002, il n'y avait que des camions Euro2 et Euro3 dans le trafic international.
- Troisièmement, il n'y avait pas de corruption dans la distribution des autorisations.

Ayant connu la date de l'adhésion, le ministre des Transports augmentait, dès 2001 et d'année en année, le nombre de véhicules étant toujours soumis à une certaine limitation.

Situation actuelle de l'accès à la profession et au marché

Jetons un coup d'œil maintenant à la situation des transporteurs routiers nationaux en Hongrie. L'accès à la profession était libre depuis les années 1980 mais les marchés étaient restreints, vu que les entreprises industrielles, de la construction de bâtiments et de travaux publics ainsi que les milliers de coopératives agricoles, avaient environ 300 000 véhicules en compte propre.

Dès le changement de régime en 1989, la majorité de ces entreprises de production cessent leur activité et vendent ses véhicules aux chauffeurs qui sont restés sans emploi. Ils sont ainsi devenus des transporteurs routiers indépendants. Malheureusement, le parc de véhicules est dans un état critique car il date de l'époque socialiste (RDA, URSS, etc.) et ces nouveaux transporteurs ne possèdent pas de capitaux pour les moderniser. Par ailleurs, le nombre des transporteurs dépasse largement les demandes du marché. La volonté de survivre, la lutte pour l'existence de leurs entreprises et de leurs familles mènent à une guerre des prix et à une concurrence acharnée. Les transporteurs ne sont pas capables d'accumuler des réserves financières pour cette modernisation. La majorité de ces transporteurs vit au jour le jour.

Les années 2003 à 2005 sont représentatives de l'évolution. 2003 est la dernière année avant l'adhésion de la Hongrie à l'UE, événement historique advenu le 1er mai 2004. Les données de l'année 2004 reflètent déjà les premières conséquences de l'adhésion tandis que les données de 2005 marquent les tendances fortes de l'avenir de la profession.

Le nombre d'opérateurs est assez élevé, comparé à une population de 10 millions d'habitants. Mais ce nombre est en diminution depuis quelques années : en 2002, il y avait encore 28 000 transporteurs, en 2003, comme l'indique le premier tableau ci-dessous, seulement 24 886. Cette tendance à la baisse semble s'être arrêtée en 2005 avec 21 831 opérateurs. Environ les deux tiers des sociétés sont des entités individuelles, avec 1 ou 2 véhicules, conduits par le propriétaire et/ou l'un des membres de sa famille. Selon la terminologie hongroise, ils constituent des micro-sociétés.

Nombre d'entreprises de transport routier

	2003	Répartition en %	2004	Répartition en %	2004/2003	2005	Répartition en %
Entreprises individuelles	15 997	64	12 784	60	-20%	12 687	58
Autres formes de société (Sarl, SA, etc.)	8 889	36	8 636	40	-3%	9 144	42
Total	24 886	100	21 420	100	-14%	21 831	100

Parc de véhicules des entreprises de transport routier

	2003	Répartition en %	2004	Répartition en %	2004/2003	2005	Répartition en %
Entreprises individuelles	25 101	40	21 924	35	-13%	22 028	33
Autres formes de société (Sarl, SA, etc.)	38 473	60	40 399	65	+5%	44 544	67
Total	63 754	100	62 323	100	-2%	64 572	100

Nombre de véhicules par entreprise

	2003	2004	1er semestre 2005
Entreprises individuelles	1,6	1,7	1,7
Autres formes de société (Sarl, SA, etc.)	4,3	4,7	4,9
Total	2,6	2,9	3,0

On observe :

- à cause de la concurrence acharnée, le manque de réserves, l'insolvabilité, etc., le secteur des microtransporteurs est et reste en difficulté. Selon certaines estimations de 2003, 70% des véhicules étaient en mauvais état ; la baisse de leur nombre semble s'être stabilisée en 2005, suite au retrait du trafic d'une partie des camions les plus vétustes,

- le parc de véhicules est presque inchangé avec un mouvement de concentration autour des PME. En 2005, les PME représentaient 42% du nombre d'entreprises contre 36% en 2003, elles exploitaient 67% du parc contre 60% et le parc moyen par entreprises est passé de 4,3 véhicules à 4,9 en deux ans.

Bien sûr, les transporteurs magyars remplissent parfaitement les prescriptions des directives européennes concernant les trois critères de l'accès à la profession. Nous en sommes fiers parce que la Hongrie était le seul pays candidat où les transporteurs avaient déjà répondu, depuis 1992, au critère de la capacité professionnelle. La législation hongroise prescrivait, depuis 13 ans, les critères de la capacité professionnelle, de la capacité financière et de l'honorabilité.

A l'exception des chiffres de l'activité internationale, nous n'avons pas encore de données précises concernant la structure des entreprises selon le nombre des cartes grises. Nous savons seulement qu'il y a une seule grande société, le groupe Waberer, qui comprend l'HC. Il existe encore une trentaine de transporteurs ayant entre 50 et 100 camions.

Nous ne disposons pas de statistiques concernant la spécialisation des entreprises. Quelques transporteurs possèdent exclusivement des frigos ou des citernes. En général, les entreprises de taille moyenne diversifient leurs activités : fret général, groupage, marchandises dangereuses, logistique, etc. Nous connaissons en revanche la répartition du parc national entre les véhicules de moins de 10 tonnes (12 217) et ceux de 10 tonnes et plus (9 614).

L'âge moyen des véhicules est de 9,3 ans en Hongrie (les IFA, Robur – constructions de la RDA – ont 19 ans, les véhicules de marques Renault ont 6,1 ans et IVECO ont 6,8 ans).

L'international et les licences communautaires

Le nombre d'opérateurs en international et leur parc s'est élargi depuis l'adhésion de la Hongrie à l'Union européenne. Il s'agit d'un phénomène bien compréhensible : la majorité des entreprises était exclue des transports.

Dès que les barrières se lèvent, les plus téméraires veulent immédiatement exploiter cette nouvelle liberté !

En janvier 2006, 22% des entreprises possédaient des licences communautaires et faisaient circuler 36% du parc total dans l'UE ! Derrière ces données se cache la situation défavorable des petits transporteurs qui sont restés frileux, ayant peur des marchés extérieurs et en même temps la volonté de ceux (les PME) qui depuis des années ont déjà été confrontés à la concurrence étrangère, qui ont des camions modernes avec des chauffeurs expérimentés. Le nombre de véhicules ayant la licence communautaire a quadruplé (une dizaine d'opérateurs, avec une centaine de véhicules et qui font exclusivement des transports internationaux vers les pays de l'Est n'ont pas demandé de licences communautaires).

L'Etat hongrois a confié les tâches d'autoriser et de contrôler toutes les activités liées aux transports (routiers, y compris la construction, les chemins de fer, la navigation et les transports aériens). L'activité de contrôle est divisée par cette autorité entre la police, les douanes, les gardes frontières et l'Inspection Générale du Travail. Les licences communautaires doivent également être demandées à cette autorité.

Les Organisations Professionnelles du transport routier

Il y a quatre associations de transporteurs en Hongrie. Elles sont enregistrées officiellement dans les commissions du Parlement hongrois et elles sont invitées à chaque réunion, s'il y a des sujets à l'ordre du jour qui intéressent les transporteurs routiers :

- ATRH/MKFE est historiquement la première association, membre national de l'IRU, ayant à peu près 2 000 adhérents, surtout des transporteurs internationaux.
- NiT Hungary, la Corporation des Transporteurs Privés, est la plus grande organisation qui compte 5 000 adhérents et serait l'association la plus importante parmi les 10 nouveaux pays membres de l'UE.
- FUVOSZ, l'Alliance Nationale des Transporteurs, regroupe les corporations territoriales et représente surtout les petits transporteurs, y compris les taxis.
- KKVSZ, l'Alliance des Entreprises de Transporteurs Routiers, regroupe surtout les grands transporteurs de voyageurs, dont le propriétaire est encore l'Etat.

Actuellement, les employeurs sont fortement représentés, mais les employés ont un seul syndicat de chauffeurs avec 900 membres. Ce déséquilibre ne sera probablement pas résolu dans un bref délai.

Les composantes de coûts

Lors des échanges d'idées amicaux, ou au cours de discussions d'affaires, les participants commencent tôt ou tard à parler des prix et si on parle des prix, il faut y comprendre les coûts.

Il est évident que le niveau de développement d'un pays, la structure de la fiscalité déterminent les coûts des opérateurs. La majorité des micro-entreprises de transport routier ne connaît pas, malheureusement, ses coûts. Elles sont soumises aux lois de la concurrence quotidienne et les petits entrepreneurs acceptent n'importe quelle offre des chargeurs. Les transporteurs internationaux, de la catégorie moyenne, connaissent en revanche parfaitement leurs coûts.

Les coûts sont usuellement répartis en deux grandes parties : coûts fixes et coûts variables.

Prenons l'exemple d'une société avec un parc de 50 véhicules, les coûts fixes s'élèvent à 4 850 euros/mois/véhicule (la majorité des véhicules étant achetés à crédit) :

- le crédit-bail du véhicule 1 500,00 euros
- la taxe de véhicule 105,00 euros
- la taxe professionnelle 65,00 euros
- les assurances 200,00 euros
- les frais de personnel 1 400,00 euros

Les charges sociales patronales et salariales sont égales à 41,5% du salaire brut : les cotisations patronales

- retraite : 18%
- maladie : 11%
- chômage : 3%

les cotisations salariales

- retraite : 8,5%
- maladie : 4,0%
- chômage : 1,0%

L'ensemble des cotisations sociales s'élève à 45,5% du salaire, dont 32% sont à verser par le chef d'entreprise et 13,5% par les employés.

Sur la base d'un véhicule qui parcourt 14 000 kilomètres par mois, les coûts variables sont de 0,55 euro/km/véhicule et se décomposent comme suit :

- gazole : 0,240 euro
- entretien : 0,027 euro
- pneumatiques : 0,006 euro
- péages, etc. : 0,091 euro

Sur cette même base, le prix de revient rapporté au km est en moyenne de 0,881 euros/km. Ce montant descendant à 0,823 euro/km si le véhicule parcourt 18 000 kilomètres.

Avant l'adhésion de la Hongrie à l'UE, les conducteurs ne pouvaient pas dépasser 12 000 kilomètres par mois. Après l'ouvertures des frontières douanières, la productivité des véhicules a fait un véritable bond en avant. C'est pourquoi 18 000 kilomètres mensuels ne font pas exception.

La vision des transporteurs hongrois après l'adhésion

La majorité de la population hongroise attendait l'adhésion dans l'espérance de changements favorables. Ils ont voté pour. La liberté de mouvements a répondu à leur attente.

Mais la profession était divisée dès le début des discussions d'adhésion avec Bruxelles. Les plus petits transporteurs, ayant 1 à 2 véhicules et travaillant toujours dans un rayon proche de 40 à 50 kilomètres restaient des spectateurs muets. En fait, ils ne savaient pas que la menace du cabotage ne les touchaient pas encore. Les plus importants, qui étaient et sont compétitifs, ayant de gros contrats avec les grandes sociétés multinationales, attendaient impatiemment l'ouverture des marchés élargis.

La majorité des transporteurs internationaux étaient sceptiques. Ils craignaient la concurrence étrangère et surtout les confrères slovaques et polonais qui perturbaient déjà, depuis un certain nombre d'années, les marchés en offrant des prix au-dessous du niveau des coûts hongrois.

Le moment historique est arrivé : depuis le 1er mai 2004, la Hongrie est membre de l'Union européenne. Mais les transporteurs routiers hongrois sont déçus. D'une part, tout le monde attendait que la quantité de marchandises à transporter augmente, actuellement, la demande ne se développe pas de façon significative, d'autre part, les Polonais et les Slovaques possèdent également des licences communautaires et ont la liberté de chercher du frêt où ils veulent.

L'accord entre les Organisations professionnelles et le gouvernement

Après des concertations pendant plusieurs mois entre les OP et le ministère de l'Economie et des Transports, le gouvernement a confié la tâche de conclure un accord avec le Secrétaire d'Etat Politique de ce ministère. Le document qui porte le titre «Accord entre les syndicats patronaux des entreprises de transport routier et le gouvernement de la République de Hongrie au sujet des dispositions à prendre pour l'amélioration de la compétitivité du secteur» a été signé le 23 août 2005.

Ce document développe 18 exigences et précise les dispositions nécessaires pour y répondre.

1. Le contrôle de l'activité des transporteurs routiers de marchandises, de voyageurs, ainsi que le contrôle des véhicules et des conducteurs et les sanctions à prendre

La première doléance des transporteurs était qu'il y a une «discrimination positive» vis-à-vis des transporteurs étrangers, vu que les sanctions sont beaucoup plus permissives en Hongrie pour les concurrents qu'à l'étranger pour les transporteurs hongrois. Les camions hongrois restent bloqués à l'étranger jusqu'à ce que de fortes amendes soient payées, tandis que les transporteurs d'autres pays sont punis par des sanctions relativement faibles et surtout les véhicules contrevenants ne restent pas bloqués jusqu'au règlement de leur dû.

Le gouvernement s'est engagé à modifier les lois en vigueur en augmentant les amendes et en introduisant la possibilité d'immobiliser les véhicules étrangers par les autorités compétentes. Les dispositions législatives sont entrées en vigueur le 1er janvier 2006.

De plus, le gouvernement s'est engagé à ce que la participation des véhicules étrangers dans les contrôles routiers atteigne 50%.

2. La réglementation concernant la responsabilité des chargeurs et son application

Les transporteurs n'acceptent plus de devoir supporter la totale responsabilité si leur véhicule est en surcharge. Certains chargeurs profitent de la situation précaire des transporteurs et parfois passent des ordres de transport aux opérateurs disposés à courir le risque de contravention pour surcharge. Il faut ajouter que la dégradation des routes est aussi une conséquence de ce phénomène néfaste.

Le gouvernement s'est engagé à ce que la réglementation actuelle soit modifiée de telle façon que les chargeurs soient tenus responsables pour les chargements excédentaires et que l'émission du certificat de pesage soit obligatoire.

3. L'analyse des effets de l'introduction du péage proportionnel sur la compétitivité des transporteurs

L'Etat, actuel propriétaire des autoroutes, désire introduire, dès 2008, le péage proportionnel aux distances parcourues. Les transporteurs exigent que le taux de ces coûts soit défini sur la base d'une analyse préalable. L'étude doit analyser les effets des coûts afin que cette disposition ne pénalise pas, sur les marchés de transport, les entreprises hongroises.

4. La simplification des procédures administratives

Les transporteurs se plaignent de la durée trop longue des procédures administratives, d'être obligés de s'adresser à plusieurs autorités pour avoir les documents nécessaires exigés par les mêmes autorités.

Les deux parties sont d'accord pour établir une commission de travail afin d'élaborer les modifications nécessaires concernant la simplification des procédures administratives et l'introduction du système «à guichet unique». La date butoire est le 1er août 2006.

5. La réduction des prix et la modification des données sur les documents

Cette exigence est, d'une certaine façon, la suite de la précédente. Les transporteurs voulaient que l'Inspection Générale des Transports réduise le prix de la modification de la licence communautaire déjà émise. Le gouvernement a accepté et promis la modification de la réglementation dès le 1er janvier 2006.

6. La création d'une fondation pour la gestion en commun des contributions patronales versées au titre des formations initiale et continue des conducteurs

Pour pouvoir satisfaire aux dispositions de la directive 2003/59/CE, les transporteurs exigent que leurs contributions actuelles soient investies exclusivement pour la formation dans le secteur. Comme il s'agit de la compétence de plusieurs ministères, le gouvernement initiera des concertations interministérielles.

7. L'élargissement de l'accès au crédit à taux préférentiel pour les transporteurs routiers

L'un des plus grands problèmes des transporteurs magyars est le manque de capitaux. L'achat des véhicules ne peut pas être aidé par l'Etat contrairement aux possibilités offertes pour les investissements auxiliaires (construction de magasin, de garage, ou l'achat de chariots élévateurs, etc.). Le gouvernement a promis que la Banque de Développement aidera, avec des crédits à taux préférentiels, ces investissements et il a déjà ouvert des possibilités dans le cadre du programme de crédit «Pour la Hongrie Performante». L'aide financière est de 1,5%.

8. Propositions concernant la fiscalité : taxe sur les véhicules, taxe professionnelle, TVA, indemnités de déplacement en Hongrie et à l'étranger

Le gouvernement est disposé à appuyer des propositions, visant la simplification et la rationalisation du système financier. La décision finale sera prise par le Parlement durant les discussions concernant le budget de 2006. Le gouvernement tiendra compte de l'avis des transporteurs et les consultera préalablement lors de la préparation de la loi budgétaire.

Un chauffeur hongrois gagne 2 700 euros à 3 800 euros par an. Le coût pour l'employeur est environ de 50% plus élevé. Mais le revenu des conducteurs est bien plus grand, parce qu'ils touchent des indemnités à l'étranger et ces indemnités ne sont pas imposables. Ils peuvent économiser du gazole parce qu'il y a des normes de consommation définies par un décret ministériel et les primes de consommation ne sont pas imposables. Ainsi, un conducteur peut gagner entre 9 500 euros et 12 000 euros par an.

Les transporteurs ont demandé que le montant de l'indemnité actuelle de 25 USD passe à 30 euros par jour. Le gouvernement n'a accepté que le passage à

25 euros par jour.

Les transporteurs demandaient que le taux de la TVA pour les transports soit ramenée à 15%, contre 25% en 2005. Le gouvernement a refusé d'accepter cette demande que la réglementation communautaire ne permet pas. Notons toutefois que le taux normal de TVA est passé à 20% depuis le 1er janvier 2006.

9. L'organisation, par le gouvernement et les Organisations Professionnelles, de cours de formations initiale et continue pour les micro et petites entreprises

Le gouvernement est disposé à appuyer cette initiative et, après avoir connu les détails de cette proposition, assurera la participation de conférenciers compétents.

10. La réglementation de l'activité des commissionnaires de transport

L'accès à la profession des commissionnaires de transport n'est pas réglementé en Hongrie. Ces sociétés doivent simplement enregistrer leur commerce. Les micro et petits transporteurs sont les victimes de la chaîne de sous-traitance où les délais de paiement ne sont pas respectés.

Le gouvernement accepte les arguments des opérateurs et demande aux organisations professionnelles de préparer des propositions sur la base desquelles le ministère de l'Economie et des Transports, comme autorité compétente, codifiera la réglementation avec les organisations représentatives des commissionnaires.

11 et 12. Demandes particulières concernant quelques modifications dans le Code de la Route hongrois

13. La suppression de la plaque d'immatriculation jaune

Il s'agit également d'une particularité hongroise.

Après le changement de régime, les transporteurs pour compte d'autrui voulaient que leurs véhicules soient ainsi visiblement distingués des véhicules pour compte propre. Ils espéraient que les contrôles soient dirigés vers ces derniers, de manière à ce que les transports illégaux puissent être décelés et sanctionnés. L'effet fut le contraire de leurs attentes. Les contrôles ont été dirigés vers les transporteurs distingués par leurs plaques jaunes parce que l'évaluation des documents pour compte propre est plus compliquée que pour les autres ! C'est pourquoi les transporteurs veulent le rétablissement de la situation antérieure et avoir des plaques blanches, sans distinction.

14 et 16. Exigences concernant le transport de voyageurs

15. La réduction de la TIPP

Bien que cette revendication soit la plus importante pour les transporteurs, elle n'a pas été acceptée par le gouvernement, en raison de son incidence budgétaire.

17. Le renforcement de la concertation sur les investissements pour la construction des routes

18. La suppression de l'interdiction de circulation de nuit au moins sur le réseau autoroutier

Les effets de cette suppression sur la sécurité routière doivent être analysés préalablement et intégrer l'étude des pratiques des pays voisins.

La suite de l'accord

Selon les articles parus récemment dans la presse hongroise, les transporteurs restent mécontents parce que les suites de la mise en application de cet accord tardent.

Ressemblances franco-hongroises

En écoutant les exposés des congrès professionnels, il apparaît que les doléances les plus importantes des transporteurs hongrois ressemblent à celles de leurs confrères français. Les causes de la baisse de la compétitivité du pavillon hongrois sont identiques : les charges fiscales (taxe sur les véhicules, taxe professionnelle, etc.), le prix du gazole y compris la TIPP, la concurrence étrangère mal contrôlée.

Le sommet des craintes : la position hongroise dans la CEMT

La CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) a introduit une réforme du contingent depuis le 1er janvier 2006. Sur la base des critères de calcul (très controversés), il y aura des augmentations de quotas pour certains pays-membres. Avant d'accepter les résultats de cette réforme, le ministre hongrois a rassemblé les organisations professionnelles, comme il est d'usage. Les représentants des entreprises ont pris une position nettement défavorable contre les augmentations en se référant à leur situation précaire, parce que les transporteurs des pays bénéficiaires sont des concurrents qui offrent et pratiquent les prix les plus bas sur les marchés internationaux et où les décisions sociales du Conseil des ministres (temps de conduite et de repos) sont les moins appliquées. La Hongrie n'est pas disposée à accepter le surplus des autorisations.

Les transports routiers hongrois dans l'Union européenne de demain

En regardant la carte géographique, la Hongrie est l'un des pays d'Europe centrale, entourée de 7 autres pays. De grandes artères routières européennes entre l'Est et l'Ouest, le Sud et l'Ouest, le Nord et le Sud mènent à la Hongrie. De cette situation particulière vient immédiatement la déduction suivante : le pays représente une plaque tournante de marchandises. Un pays idéal pour y investir dans les transports et dans la logistique. Il y a déjà de nombreuses sociétés étrangères enregistrées en Hongrie : autrichiennes, allemandes, néerlandaises et françaises.

Il a été mentionné préalablement que la majorité des transporteurs hongrois sont financièrement fragiles. C'est leur point faible, mais c'est une faiblesse «objective». Ils ont aussi une faiblesse «subjective» : être attachés à leur indépendance et ne pas avoir confiance en leurs confrères. C'est pourquoi ils ne sont pas encore disposés à créer des groupements ou des coopératives, malgré les incitations de leurs organisations professionnelles.

Mais ils ont également des points forts ! Le premier point fort : ce sont les chauffeurs. Les chauffeurs hongrois ont deux fonctions : conduire leur véhicule et l'entretenir. Et ils sont de bons mécaniciens ! Ils connaissent parfaitement leur camion, et s'il tombe en panne, ils cherchent tout de suite à le réparer sans demander une intervention extérieure. Les chauffeurs en international sont parmi les meilleurs d'Europe. Ils doivent obligatoirement participer à la formation continue et passer des examens tous les cinq ans.

Le deuxième point fort, ce sont les transporteurs routiers hongrois eux-mêmes. Ils aiment passionnément leur profession. Ils travaillent au sens propre jour et nuit. Le chef d'entreprise n'hésite pas à parcourir des centaines de kilomètres si son chauffeur est en difficulté. La maintenance des véhicules dans les PME est exemplaire.

Le lecteur, en lisant cet article, a pu constater que les transporteurs hongrois ont les mêmes problèmes que leurs confrères français. La Hongrie est un pays où le développement des marchés est prometteur, surtout dans la logistique. Ce que l'on peut proposer, pour l'avenir, ce n'est pas la délocalisation de l'activité des transports français, mais la prospection de contacts professionnels et l'établissement d'accords de collaboration avec les sociétés de transport routier magyars.

Laszlo AGAI