



Comité National Routier



# Le transport routier de marchandises croate



## Étude 2018

Edition du 6 septembre 2019

Comité national routier - Paris

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) – [cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr)

Cette étude du CNR a été réalisée en 2018 en coopération avec le cabinet de conseil spécialisé en transports  
VISEMONT basé en Slovaquie.

# SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION GENERALE</b>	<b>4</b>
<b>1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE</b>	<b>4</b>
GEOGRAPHIE	4
REPERES HISTORIQUES	4
ORGANISATION POLITIQUE	4
ORGANISATION TERRITORIALE	4
<b>1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES</b>	<b>5</b>
CROATIE EN BREF	5
CONJONCTURE ECONOMIQUE	5
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES	6
COMMERCE EXTERIEUR	6
<b>1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b>	<b>7</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS	7
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	7
<b>1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES</b>	<b>13</b>
LE TRM EN CROATIE EN 2017	13
ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES CROATES	16
<b>2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN CROATIE</b>	<b>18</b>
<b>2.1. ORGANISATION DU SECTEUR</b>	<b>18</b>
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	18
CREATION D'ENTREPRISE	19
ACCES A LA PROFESSION	21
ACCES AU MARCHÉ	21
FORMATION DES CONDUCTEURS	22
<b>2.2. LA FISCALITE DES ENTREPRISES</b>	<b>24</b>
FISCALITE GENERALE	24
FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM	25
<b>2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE</b>	<b>27</b>
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	27
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	30
<b>2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES</b>	<b>32</b>
SECURITE ROUTIERE	32
<b>3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>33</b>
<b>3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM</b>	<b>33</b>
<b>3.2. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES</b>	<b>33</b>
VEHICULES	34

CARBURANT	34
PNEUMATIQUES	34
MAINTENANCE & ENTRETIEN	35
FINANCEMENT DES VEHICULES	35
PEAGE	35
ASSURANCES	36
TAXE SUR LES VEHICULES A MOTEUR (TAXE A L'ESSIEU)	36
<b>3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>36</b>
CONDITION DE TRAVAIL	36
REMUNERATION	37
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT CROATE AFFECTE A L'INTERNATIONAL	38
<b>3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION</b>	<b>39</b>
<b>4. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>40</b>

---

# 1. PRESENTATION GENERALE

## 1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

### GEOGRAPHIE

État d'Europe orientale, au cœur des Balkans, la Croatie s'étend sur 56 542 km<sup>2</sup> et partage ses frontières avec la Bosnie-Herzégovine, la Hongrie, la Serbie, le Monténégro et la Slovénie. Le territoire croate, très diversifié, est composé de plaines le long de la frontière hongroise et de basses montagnes près de la côte Adriatique et des îles.

### REPERES HISTORIQUES

Après la fin du communisme en Europe orientale, l'ex-Yougoslavie s'est rapidement retrouvée confrontée à des conflits ethniques et religieux. Durant cette période, la Croatie a déclaré son indépendance en 1991 suite au départ de la Slovénie de l'entité yougoslave. Une guerre civile en ex-Yougoslavie a débuté après la division du pays en plusieurs parties indépendantes. Les années de conflit entre Croates et Serbes ont pris officiellement fin en 1995 avec les accords de paix de Dayton. À partir de cette date, le pays a entamé un processus de transition vers une économie de marché et une intégration à l'Union européenne. Devenue membre de l'OTAN en avril 2009, la Croatie a achevé les négociations d'adhésion avec l'Union européenne (UE) en juin 2011. Après la signature du traité d'adhésion le 9 décembre 2011 et à l'issue du référendum sur l'adhésion du pays le 22 janvier 2012, la Croatie est devenue le 28<sup>e</sup> État membre de l'Union européenne en juillet 2013.

### ORGANISATION POLITIQUE

En 2000, la Croatie alors organisée en régime semi-présidentiel entame sa transition vers un système parlementaire. Avec les amendements de 2001, la Chambre des Comitats est abolie et un Parlement monocaméral, Sabor, est créé.

Depuis le 19 octobre 2016, le Premier ministre est Andrej Plenković. Il y a quatre vice-premiers ministres en Croatie : Marija Pejčinović Burić, Tomislav Tolušić, Damir Krstičević et Predrag Štromar. Les ministres du gouvernement actuel sont issus de la coalition entre l'Union démocratique croate (HDZ) et le Parti populaire croate - Démocrates libéraux (HNS). Deux ministres sont des indépendants.

### ORGANISATION TERRITORIALE

La Croatie est un État unitaire organisé en trois niveaux de gouvernance : central, régional avec les Comtés (županija), et territorial avec les municipalités et villes, comme l'article 1 de la Constitution le définit.

En juillet 2001, la Croatie a entamé un processus de décentralisation avec le transfert de fonctions, telles que la protection sociale ou encore la santé, de l'État aux collectivités territoriales. En 2005 sont créées les catégories de grandes villes avec un élargissement de leurs compétences. Elles représentent les collectivités de plus de 35 000 habitants.

La Croatie est scindée en 21 unités administratives régionales, à savoir 20 Comtés (županija) et la capitale Zagreb. Chaque Comté est constitué à la fois de villes et de municipalités regroupant les petites villes et les villages. En tout, ce sont 126 villes et 429 municipalités qui composent le territoire croate. Concernant la capitale, Zagreb, elle

bénéficie d'un statut particulier. Elle est à la fois investie des compétences d'une ville et de celles d'un Comté, et joue un rôle déterminant dans l'exécution des missions administratives de l'État au sein de son territoire.

En matière de financement, les collectivités locales et régionales sont autonomes. Elles peuvent compter sur des ressources propres (l'imposition, les amendes, les redevances administratives, etc.), sur la fiscalité partagée en provenance de l'État central, sur des subventions, des ressources financières propres et des emprunts. L'État a également le devoir d'apporter une aide financière exceptionnelle aux collectivités locales et régionales les plus défavorisées<sup>1</sup> dans un but d'homogénéisation du niveau social et économique des différentes régions.

## 1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

### CROATIE EN BREF

Capitale	Zagreb
Superficie	56 594 km <sup>2</sup>
Population	4,11 millions d'habitants (Eurostat, 2018)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Croate
Régime politique	République
Chef de l'État	Kolinda Grabar- Kitarović
Premier ministre	Andrej Plenković
Ministre des Transports	Oleg Butkovic
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> juillet 2013
Sièges au Parlement européen	12 sièges
Monnaie	Kuna (HRK)
Commissaire européen	Neven Mimica, Coopération internationale et développement (2018)
Croissance PIB (%)	+ 2,6 % (Eurostat, 2018)
Inflation (%)	+ 1,6 % (Eurostat, 2018)
Taux de chômage (% de la population active)	8,4 % (Eurostat, 2018)
Salaire minimum brut	3 750 kunas, soit 506 euros brut (2019)
Balance commerciale	- 841,3 millions d'euros (mai 2019)

### CONJONCTURE ECONOMIQUE

Depuis l'indépendance du pays, l'économie croate a connu une profonde transformation. À partir de 1995, une transition vers une économie de marché a été opérée. La redistribution des richesses, la privatisation de l'industrie, l'ouverture de l'économie aux investissements étrangers ont été les principaux piliers de la transformation. Une fois les conditions requises remplies et la paix avec la Serbie signée, la Croatie est devenue membre de l'Union européenne en 2013. Jusqu'à la crise économique mondiale de 2008, l'économie croate jouissait d'une stabilité macroéconomique caractérisée par une croissance relativement forte, une inflation faible, une monnaie stable et un chômage en baisse. En 2007, la Croatie enregistrait un excédent budgétaire de

---

<sup>1</sup><https://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/encyclopedie/view/fiches/IntercommunalitepresentationsynthetiquedelorganisationsynthetiquedelaterritorialedeCroatie/>

3,6 milliards de HRK, en grande partie grâce aux produits de la privatisation, en particulier ceux de la société de télécommunication détenue par l'État.

En 2015, la Croatie est finalement sortie d'une récession qui a duré six ans. Entre 2008 et 2014, le PIB s'est contracté de près de 12 % et le chômage est passé de moins de 9 % à plus de 17 %. La situation économique a commencé à s'améliorer considérablement à la fin de l'année 2014. La croissance a notamment pu compter sur le rebond de la consommation, et dans une certaine mesure, sur les investissements. Depuis 2015, la Croatie connaît un taux de croissance positif qui atteint + 2,6 % en 2018 <sup>2</sup>. Quant au chômage, il n'a cessé de baisser depuis 2014 pour atteindre 8,4 % fin 2018.

## PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES

<b>Répartition de l'activité économique par secteur</b>			
<b>2016</b>	<b>Primaire</b>	<b>Secondaire</b>	<b>Tertiaire</b>
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	9,2%	26,8%	64,0%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	4,0%	26,2%	69,8%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-2,1%	4,3%	2,5%

Source : Banque mondiale

Le secteur tertiaire croate représente près de 70 % du PIB national et fournit 64 % des emplois. Pour mémoire, le tourisme se développe fortement depuis quelques années. Le secteur secondaire demeure important et génère plus de 26 % de la richesse du pays et emploie près de 27 % de la population active. Le secteur primaire contribue à hauteur de 4 % à la valeur ajoutée et représente tout de même plus de 9 % des emplois pourvus.

## COMMERCE EXTERIEUR

En 2000, la Croatie intègre l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Le pays dépend fortement du commerce extérieur, dont le volume équivaut à 100 % de son PIB<sup>3</sup>. Les principaux produits exportés par la Croatie sont des carburants et produits dérivés, des médicaments et de l'électricité. En 2017, 64,8 % des exportations croates ont pour destination l'Union européenne, principalement vers l'Italie, l'Allemagne et la Slovénie. Les importations concernent majoritairement des huiles de pétrole ou du pétrole brut, des automobiles, de l'électricité ou encore des médicaments. Sur la même année, 78 % des importations en Croatie proviennent de l'Union européenne<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> [ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016croatiaen.pdf](http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016croatiaen.pdf)

<sup>3</sup> Banque mondiale, 2017

<sup>4</sup> <https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/croatie/le-risque-pays-commerce>

Principaux fournisseurs (% des importations) 2018		Principaux clients (% des exportations) 2018	
Allemagne	15,2%	Italie	14,6%
Italie	13,2%	Allemagne	13,2%
Slovénie	11,1%	Slovénie	11,0%
Hongrie	7,7%	Bosnie-Herzégovine	9,4%
Autriche	6,9%	Autriche	6,5%

Source: Comtrade

Source: Comtrade

### 1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

#### POLITIQUE DES TRANSPORTS

Les transports en Croatie reposent sur plusieurs modes principaux, les transports par route, rails, voies navigables et voies aériennes. Le transport routier comprend un réseau bien développé de routes nationales, départementales et locales, complétées par un réseau d'autoroutes. Le transport maritime peut compter sur différents ports, les ports de Rijeka, Ploče, Split et Zadar, quant au transport fluvial, il s'opère principalement sur la Save, le Danube et, dans une moindre mesure, la Drave. La Croatie possède 9 aéroports civils, dont sept internationaux. Le pays compte également plusieurs compagnies aériennes, dont la plus importante est Croatia Airlines. Le transport ferroviaire est assez développé. Cependant, l'autocar a toujours tendance à être plus courant que le train comme mode de transport interurbain.

En tant que signataire de l'accord sur le développement du réseau de transport régional principal de l'Europe du Sud-Est le 11 juin 2004, la République de Croatie s'est engagée à mettre en œuvre les projets de transport définis dans le réseau de transport central multimodal pour l'Europe du Sud-Est (SEETO)<sup>5</sup>. Ce réseau central repose en partie sur l'alignement des corridors paneuropéens pertinents (notamment les corridors V, VII, VIII et X). En tant que membre du SEETO, la Croatie a participé à la préparation du plan pluriannuel quinquennal 2010-2014.

#### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION

##### Répartition modale du transport de fret

2017	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,7%	17,3%	6,0%
<b>Croatie</b>	<b>73,6%</b>	<b>20,1%</b>	<b>6,3%</b>

Source : Eurostat

<sup>5</sup> Le SEETO s'applique dans les domaines du transport routier, ferroviaire, fluvial et maritime et vise à développer le réseau de transport entre l'Union européenne et les pays des Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Kosovo, République de Macédoine du Nord, Monténégro et Serbie).

## Le réseau routier

La Croatie dispose d'un réseau routier satisfaisant sur l'ensemble de son territoire avec des routes en bon état. Il est composé d'autoroutes, signalées par la lettre A, de voies express ou 2x2 voies, renseignées par les lettres B et E (routes européennes) et de routes nationales signalées par la lettre D. Les routes nationales sont majoritairement des routes à deux voies. En outre, le réseau routier croate comprend des routes secondaires, nommées également routes de comté, et des routes locales qui sont référencées sous la lettre L. Ces dernières ne sont quasiment jamais présentées sur les cartes routières. Au total, le réseau routier croate s'étend sur 29 076 km dont 1 310 km d'autoroutes et 2 255 km de routes dites européennes<sup>6</sup>.

Les autoroutes croates sont généralement considérées parmi les plus modernes et les plus sûres d'Europe. Ceci s'explique par le fait qu'une grande partie du système autoroutier croate a été récemment construite. Les travaux de construction se poursuivent, mais les principaux axes structurants sont opérationnels depuis déjà une dizaine d'années.

Dans les années 2000, la Croatie a procédé à la construction de nombreuses autoroutes. En effet, aucun projet majeur n'a été réalisé en Croatie sous le régime communiste yougoslave. Lorsque la Croatie a déclaré son indépendance en 1991, les seules véritables autoroutes du pays étaient Zagreb-Karlovac (A1) et Zagreb-Slavonski Brod (A3). Cette dernière fait partie de l'autoroute "Bratstvo i jedinstvo" ou « Fraternité et Unité ». Cette autoroute a ensuite été prolongée et relie aujourd'hui Zagreb aux frontières croates avec la Serbie (près de Lipovac) et la Slovénie (près de Bregana).

La partie sud du pays est principalement desservie par l'autoroute A1. La construction de cette autoroute était essentielle pour le développement du tourisme sur la côte Adriatique.

Le réseau autoroutier croate



Source : [http://www.croatia.org/crown/amb-croatie.fr\\_rez/www.amb-croatie.fr/actualites/autoroute-zagreb-split-2005.htm](http://www.croatia.org/crown/amb-croatie.fr_rez/www.amb-croatie.fr/actualites/autoroute-zagreb-split-2005.htm)

<sup>6</sup> Eurostat

### Les priorités du secteur routier sont de :

- Achever la modernisation des tronçons restants des lignes du réseau central du RTE-T<sup>7</sup>.
- Améliorer les connexions entre Dubrovnik et le reste du territoire croate ainsi qu'avec les pays voisins (la partie la plus au sud de l'autoroute A1 et l'A10).
- Accroître la durabilité du réseau routier en procédant à une réorganisation du secteur, en augmentant l'efficacité de la maintenance du réseau, en réduisant l'impact environnemental (en particulier la réduction des émissions de gaz à effet de serre) et en mettant en œuvre des mesures pour améliorer la sécurité routière.
- Améliorer l'accessibilité aux ports, aéroports et autres nœuds pertinents en tenant compte des besoins des transports locaux et régionaux.

### Le réseau ferroviaire

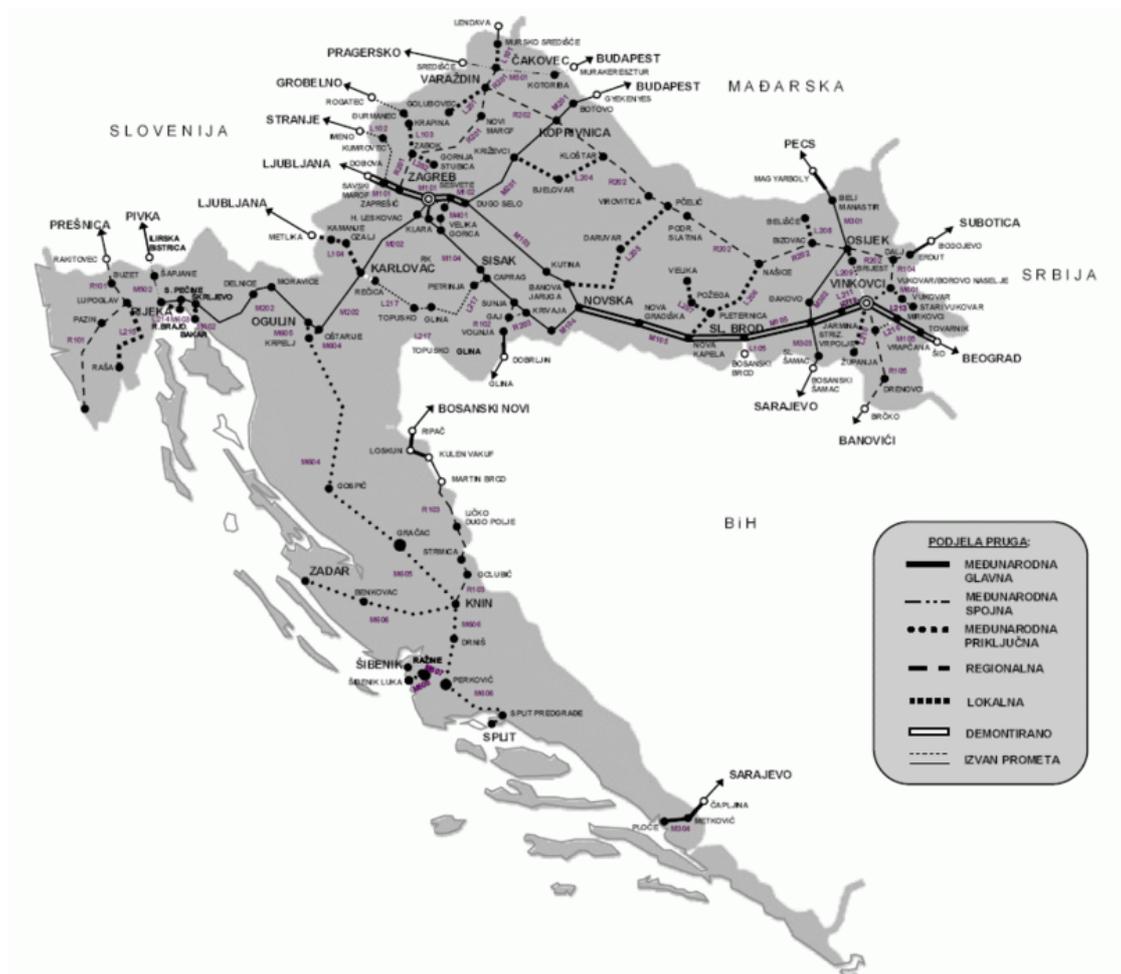
Le réseau ferroviaire croate comporte 2 604 km de voies, soit 1 556 habitants par kilomètre, ratio se situant au même niveau, par exemple, que celui de la Suisse. Cependant, 90 % des voies ferrées sont des lignes à voie unique et seulement 36 % des lignes sont électrifiées. Près de 55 % du réseau est dédié au transport international. Sur ces 2 604 km, seuls 5,4 % sont capables d'atteindre des vitesses comprises entre 141 et 160 km/h, 17 % ont une vitesse maximale supérieure à 100 km/h et 37,5% ont une vitesse maximale inférieure à 60 km/h.

L'État croate, ayant concentré l'essentiel de ses efforts sur le réseau routier, le réseau ferré souffre depuis longtemps de sous-investissement et de vieillissement. Hormis quelques lignes urbaines, le pays se contente depuis les années 1990 de la fermeture de lignes devenues inutilisables et non rentables et des travaux de maintenance pour éviter la fermeture d'autres lignes plus importantes.

---

<sup>7</sup> Le réseau transeuropéen de transport est un programme de développement des infrastructures de transport dans l'Union européenne.

## Le réseau ferroviaire croate



Légende (par ordre d'apparition sur la légende d'origine) : Axe principal international, Axe secondaire international, Axe de connexion international, Régional, Local, Axe démantelé, Hors circulation

Source : Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje 2008. do 2012. godine ([Croatian Official Gazette](#)) (Narodne novine 31/2008)

### Corridors ferroviaires internationaux :

- Réseau central et global RTE-T (Pan European Corridor X), Salzburg –Thessalonique.
- Corridor méditerranéen RTE-T (Pan European corridor Vb), Budapest - Rijeka.
- Réseau complet RTE-T (Pan European corridor Vc), Budapest –Ploče.

### Les priorités du secteur ferroviaire sont de :

- Moderniser les tronçons restants des lignes du réseau central du RTE-T.
- Analyser les possibilités de développement des chemins de fer à Zagreb et à Rijeka.

- Accroître la durabilité du réseau ferroviaire en procédant à une réorganisation du secteur, en améliorant l'efficacité de la maintenance, en réduisant l'impact sur l'environnement et en augmentant la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer.
- Moderniser des lignes locales et régionales afin de créer les conditions préalables au développement d'un système de transport en commun intégré.

### Les voies navigables

La longueur totale des voies navigables intérieures actuelles en Croatie est de 1 016,8 km, dont 601,2 km ont été intégrés au réseau européen de voies navigables d'importance internationale. La partie danubienne du réseau de voies navigables de la République de Croatie fait partie du corridor Rhin-Danube. Les ports de Vukovar et de Slavonski Brod sont classés comme ports principaux dans le réseau RTE-T de l'Union européenne, tandis qu'Osijek et Sisak sont classés comme ports majeurs.

### Les ports maritimes

Six grands ports (Rijeka, Zadar, Sibenik, Split, Ploce et Dubrovnik) sont situés le long de la côte continentale et sont tous déclarés ports d'intérêts économiques (internationaux) particuliers pour la République de Croatie. Les ports maritimes croates sont bien placés et facilitent le transport maritime entre l'Europe centrale, l'Europe orientale et l'Asie du Sud ainsi qu'entre l'Océanie et l'Europe (via le canal de Suez). Ils permettent de raccourcir les voyages de 5 à 8 jours, ou d'au moins 2 000 km par rapport aux ports d'Europe du Nord. Actuellement, sur le marché de l'Union européenne, les ports de l'Adriatique ne prennent que 3 % du fret total, ce qui laisse espérer à certains un fort potentiel de développement.

Le développement ultérieur des ports de Rijeka et de Ploce dépend en partie des connexions avec les chemins de fer. Le projet d'intérêt commun le plus important pour le secteur du fret maritime est la reconstruction du tronçon de chemin de fer reliant Rijeka à la Hongrie. Les extensions de chemins de fer en Bosnie-Herzégovine devraient permettre d'assurer le développement du port de Ploce. Les ports de Pula, de Zadar, de Sibenik, de Split, de Dubrovnik et de Ploce sont classés parmi les ports du réseau RTE-T.

### Les principaux ports en Croatie



Source : <https://blog.dickandboat.com/voyage-croatie-fiche-technique/>

### Les priorités du secteur du transport maritime sont de :

- Spécialiser les ports en fonction du potentiel de la demande.
- Accroître la durabilité du système en procédant à une réorganisation du secteur, en améliorant l'efficacité de la maintenance, en réduisant l'impact sur l'environnement et en mettant en œuvre des mesures visant à améliorer la sécurité et l'interopérabilité du système.
- Développer l'accessibilité des ports et leurs connexions aux autres modes de transport afin de faciliter le développement du transport multimodal.

### Les aéroports

La Croatie compte 9 aéroports civils (Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar, Pula, Rijeka, Osijek, Bol (Brac) et Mali Losinj sur l'île de Cres), dont 7 internationaux.

### Les aéroports civils en Croatie



Source : <https://blog.dickandboat.com/voyage-croatie-fiche-technique/>

Les priorités du secteur du transport aérien sont de :

- Moderniser l'aéroport de Zagreb et l'aéroport de Dubrovnik afin d'améliorer l'accessibilité à la région de Dubrovnik.
- Adapter les aéroports croates aux exigences européennes en matière de sécurité et de gestion du trafic et préparer les aéroports à une adhésion potentielle de la Croatie à l'accord de Schengen.
- Accroître la durabilité du système de transport aérien en procédant à une réorganisation du secteur, en améliorant l'efficacité de la maintenance des aéroports et en réduisant l'impact sur l'environnement.
- Rendre les aéroports plus accessibles, notamment via les transports en commun.

## 1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES

LE TRM EN CROATIE EN 2017

**Structure du TRM sous pavillon croate en 2017**

2017	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>72 343</b>	<b>11 834</b>	<b>100,0%</b>	<b>164</b>	<b>785</b>
Transport national	58 919	4 199	35,5%	71	333
Transport international	13 424	7 635	64,5%	569	452
<i>dont transport international marchandises chargées en Croatie</i>	4 969	2 519	21,3%	507	150
<i>dont transport international marchandises déchargées en Croatie</i>	4 550	2 459	20,8%	540	145
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	3 423	2 496	21,1%	729	147
<i>dont cabotage</i>	482	161	1,4%	334	9

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises croate est majoritairement orienté vers l'international qui pèse près de 65 % de l'activité totale. Dans le classement européen 2017, le pavillon croate est dans le top 15 sur l'activité entre pays tiers<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> CNR – Classement TRM européen 2017

## Évolutions du TRM sous pavillon croate

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

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>11 042</b>	<b>9 426</b>	<b>8 780</b>	<b>8 926</b>	<b>8 649</b>	<b>9 133</b>	<b>9 381</b>	<b>10 439</b>	<b>11 337</b>	<b>11 834</b>	0,77%
Transport national	6 445	5 125	4 547	4 375	4 145	4 284	3 931	4 055	3 986	4 199	-4,65%
Transport international	4 598	4 301	4 233	4 552	4 504	4 849	5 450	6 384	7 351	7 635	5,80%
<i>dont transport international marchandises chargées en Croatie</i>	1 771	1 771	1 684	1 832	1 685	1 819	2 012	2 182	2 458	2 519	3,99%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Croatie</i>	2 079	1 851	1 781	1 985	1 848	1 857	1 941	2 229	2 481	2 459	1,88%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	746	679	765	735	972	1 173	1 496	1 954	2 360	2 496	14,36%
<i>dont cabotage</i>	2	0	3	0	0	0	1	19	52	161	62,84%

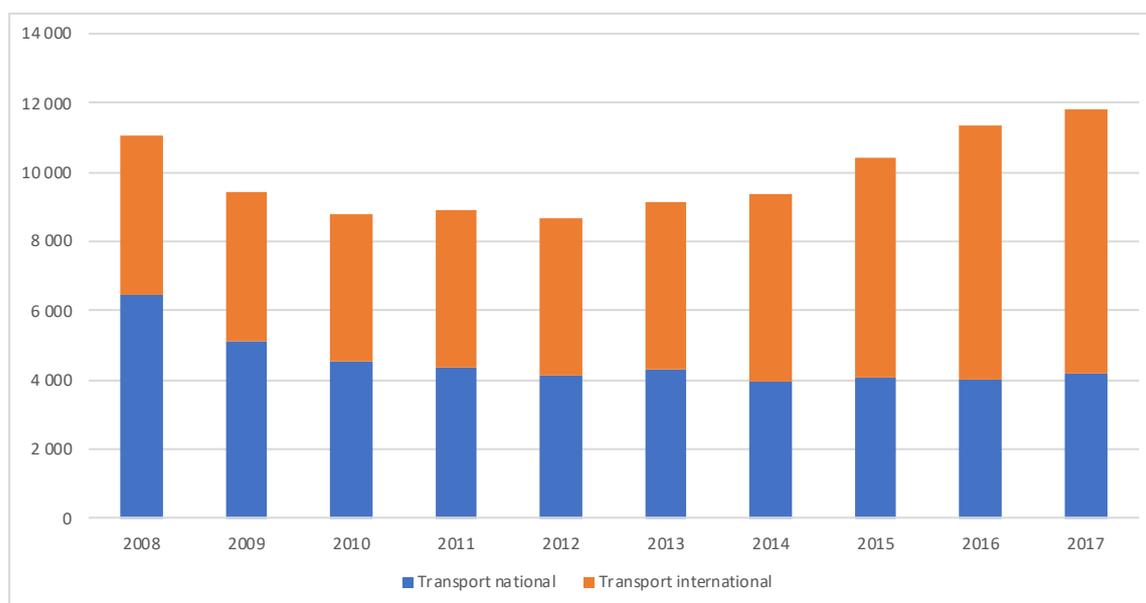
Source : Eurostat

\*Taux de croissance annuel moyen

Le TRM croate a connu une baisse de son activité dès 2009, en raison de la crise économique mondiale. Le pavillon croate ne retrouve son niveau d'avant-crise qu'à partir de 2016. Entre 2008 et 2017, on observe un taux de croissance annuel moyen de 0,77 % sur l'activité totale. Le transport national subit une baisse importante de son activité sur la période avec un taux de croissance annuel moyen de - 4,65 %. Le transport international croate enregistre quant à lui une croissance moyenne annuelle soutenue de + 5,80 % depuis 2008. Alors que le transport domestique était prédominant en 2008, il est devancé dès 2011 par le transport international qui compte en 2017 pour 65 % de l'activité TRM totale du pavillon croate.

L'accès illimité en 2013 au marché du transport entre pays tiers en UE a permis de multiplier cette activité par 3 en quelques années. En 2017, cette activité sous pavillon croate pèse 9 fois celle du pavillon français. Élément important, l'apparition du cabotage en 2015, passé de zéro avant l'entrée dans l'UE (juillet 2013) à 16 millions de tonnes-kilomètres en 2017.

**Évolution du TRM sous pavillon croate en millions de tonnes-kilomètres**



Source : Eurostat

## TRM du pavillon croate selon la nature du transport en 2017

2017	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du total	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>72 343</b>	<b>11 834</b>	<b>100,0%</b>	<b>164</b>	<b>785</b>
<b>COMPTE D'AUTRUI</b>	<b>38 393</b>	<b>10 022</b>	<b>84,7%</b>	<b>261</b>	<b>613</b>
Transport national	25 707	2 605	22,0%	101	174
Transport international	12 686	7 417	62,7%	585	438
<i>dont transport international marchandises chargées en Croatie</i>	4 450	2 385	20,2%	536	142
<i>dont transport international marchandises déchargées en Croatie</i>	4 331	2 376	20,1%	549	140
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	3 423	2 496	21,1%	729	147
<i>dont cabotage</i>	482	161	1,4%	334	9
<b>COMPTE PROPRE</b>	<b>33 950</b>	<b>1 811</b>	<b>15,3%</b>	<b>53</b>	<b>172</b>
Transport national	33 212	1 594	13,5%	48	158
Transport international	738	217	1,8%	294	14
<i>dont transport international marchandises chargées en Croatie</i>	519	135	1,1%	260	8
<i>dont transport international marchandises déchargées en Croatie</i>	219	82	0,7%	374	5
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	0	0	0,0%	0	0
<i>dont cabotage</i>	0	0	0,0%	0	0

Source : Eurostat

Les transports pour compte d'autrui représentent près de 85 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon croate. La moyenne des distances parcourues à l'international est également plus de 5 fois plus importante qu'au niveau national, ceci explique en partie la faiblesse du volume de l'activité nationale.

### Le cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon croate représente 1,4 % du transport routier en 2017. Entre 2015 et 2017, le cabotage sous pavillon croate a triplé chaque année. La Croatie est le 24<sup>e</sup> pays caboteur dans l'Union européenne<sup>9</sup> en 2017, mais cette activité devrait progresser fortement dans les années à venir. Au final, le pays cabote plus de 16 fois plus qu'il n'est caboté.

<sup>9</sup> CNR – Classement TRM européen 2017

## Le cabotage sous pavillon croate dans les principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2015	2016	2017	TCAM
<b>Cabotage sous pavillon croate</b>	<b>19</b>	<b>52</b>	<b>161</b>	<b>191,10%</b>
<i>en Allemagne</i>	19	47	111	141,70%
<i>en Autriche</i>	0	0	22	
<b>Part du cabotage pour le pavillon %</b>	<b>0,18</b>	<b>0,46</b>	<b>1,36</b>	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le pays où le pavillon croate cabote le plus est l'Allemagne. Le cabotage en Allemagne représente près de 70 % du cabotage sous pavillon croate en 2017. Les tonnes-kilomètres réalisées en Allemagne augmentent fortement depuis 2015. En deux ans, le cabotage sous pavillon croate en Allemagne a été multiplié par six. Depuis 2017, le pavillon croate cabote également en Autriche. Avant 2015, les tonnes-kilomètres ne sont pas significatives et ne sont pas recensées par Eurostat.

### Le cabotage en Croatie

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cabotage en Croatie	4	3	2	1	1	3	1	1	7	10
Taux de pénétration du cabotage*	0,06%	0,04%	0,04%	0,02%	0,02%	0,07%	0,03%	0,02%	0,18%	0,24%
Part de marché du cabotage**	0,10%	0,10%	0,08%	0,04%	0,04%	0,11%	0,04%	0,04%	0,28%	0,38%

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)

## ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES CROATES

### Evolution du nombre de salariés et chiffre d'affaires du secteur du TRM croate

Année	Chiffres d'affaires, en milliards d'euros	Nombre de salariés
2012	1,2	15 344
2013	1,2	15 898
2014	1,3	18 145
2015	1,4	18 316
2016	1,5	18 429

Source: Eurostat

## Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Croatie, 2016

Nombre d'entreprises	5 298
CA - millions €	1 501
Coût du personnel salarié - millions €	191
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	163
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	28
Taux de charges patronales apparent (b/a)	17,2%
Nombre de personnes occupées	21 997
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	3 568
<i>dont salariés</i>	18 429
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	83,8%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	4
Coût moyen du personnel salarié en €	10 400
Valeur ajoutée par salarié en €	24 300
CA par personne occupée	68 300
Investissement par personne occupée en €	2 900
Taux d'investissement (Investissement/CA)	14,3%

Source : Eurostat

## 2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN CROATIE

### 2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

#### INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

##### Administrations

##### Ministère de la Mer, des Transports et des Infrastructures

Le ministère de la Mer, des Transports et des Infrastructures est une institution de premier plan au sein de l'administration d'État. Il élabore la réglementation nationale et les documents de planification concernant le secteur du TRM. Il met en œuvre la politique de transport du pays.

Ses missions sont diverses :

- Élaborer et mettre en œuvre la politique nationale de la Croatie dans les domaines des transports et des infrastructures.
- Maintenir et développer un système de transport efficace, sûr, compétitif, respectueux de l'environnement et flexible qui offre de vastes opportunités aux utilisateurs.
- Créer un environnement juridique et économique libéralisé du secteur des transports et des infrastructures conformément aux exigences de l'Union européenne.

##### Organisations professionnelles

##### Association du transport routier croate (TRANSPORTKOMERC)

Créée en 1958 et installée à Zagreb, TRANSPORTKOMERC est une association croate intervenant à la fois sur le transport routier de marchandises et le transport routier de passagers. TRANSPORTKOMERC est membre de l'IRU.

Ses missions sont diverses :

- Promouvoir et développer le transport routier de passagers et de marchandises.
- Intervenir sur les questions de sécurité routière. TRANSPORTKOMERC est membre du conseil croate pour la sécurité routière.
- Protéger les intérêts des employeurs et entrepreneurs et négocier avec les syndicats de salariés dans le cadre de conventions collectives.
- Représenter ses membres auprès des organes de la Chambre, des autorités gouvernementales ou d'autres institutions.
- Adhérer à des organisations internationales ayant pour but de faciliter et améliorer le transport routier international et le commerce international.

Site web : [www.transportkomerc.hr](http://www.transportkomerc.hr)

## Association des transporteurs routiers croates (UHCP)

Udruga Hrvatskih cestovnih prijevoznika (UHCP) regroupe 350 membres, dont 80 % de micro-entrepreneurs, exploitant plus de 3 500 véhicules.

Les missions de l'UHCP sont les suivantes :

- Améliorer les activités commerciales des transporteurs.
- Apporter un appui technique aux transporteurs.
- Participer aux travaux des organisations internationales affiliées.
- Protéger et promouvoir les intérêts des membres devant les instances gouvernementales.
- Travailler sur des propositions d'améliorations, de modifications des réglementations dans le domaine du transport routier.

Site web : [www.uhcp.hr](http://www.uhcp.hr)

## Association des employeurs croates (HUP)

Créée en 1993 sous la forme d'association à but non lucratif et indépendante, HUP représente, promeut et défend les intérêts de ses membres. Elle bénéficie d'un réseau conséquent d'entrepreneurs grâce aux bureaux régionaux situés à Rijeka, Osijek et Split. HUP regroupe 30 associations sectorielles représentant les employeurs de différents métiers. Les transporteurs sont représentés par l'association des transports. Elle est membre de l'UETR, l'association européenne des transporteurs.

Depuis 2014, HUP est le seul représentant des employeurs au sein du Conseil socio-économique national, l'organe tripartite sur le dialogue social en Croatie. Le Conseil a été créé afin de déterminer, défendre et promouvoir les droits économiques et sociaux des entrepreneurs et des travailleurs, de maintenir une politique socio-économique harmonisée, d'encourager la négociation collective et l'application des conventions collectives.

Site web : [www.hup.hr](http://www.hup.hr)

## CREATION D'ENTREPRISE

### Le cadre juridique

Il n'existe aucune restriction à la propriété étrangère des entreprises croates. La législation croate régissant la forme et la réglementation des sociétés en Croatie est contenue dans la loi croate sur les sociétés ("le CCL"). Le CCL est basé sur le droit allemand des sociétés. Les formes d'entreprises commerciales suivantes sont les plus couramment utilisées en Croatie.

- **Société à responsabilité limitée (d.o.o.)**
  - Nombre de partenaires et d'associés : une personne ou plus.
  - Capital minimum : 20 000 HRK minimum (2 700 €).
  - Responsabilité des associés : leur responsabilité est limitée au montant des apports.

- **Société publique (d.d.)**
  - Nombre de partenaires et d'associés : une personne ou plus.
  - Capital minimum : 200 000 HRK minimum (27 000 €).
  - Responsabilité des associés : leur responsabilité est limitée au montant des apports.
  
- **Partenariat général (j.t.d)**
  - Nombre de partenaires et d'associés : minimum deux associés.
  - Capital minimum : pas de capital minimum requis.
  - Responsabilité des associés : chaque partenaire a une responsabilité illimitée avec ses propres actifs.
  
- **Partenariat limité (k.d.)**
  - Nombre de partenaires et d'associés : minimum deux, soit un partenaire général et un partenaire limité.
  - Capital minimum : pas de capital minimum requis.
  - Responsabilité des associés : responsabilité illimitée pour le partenaire général et limitée pour le partenaire limité.

La plupart des entreprises de transport croates sont des DOO, à l'exception des plus grandes entreprises qui prennent généralement la forme légale de DD.

### Modalités de création d'une entreprise en Croatie

La première étape pour créer une société à responsabilité limitée (DOO) consiste à choisir un nom pour l'entreprise. Les noms de société en anglais sont souvent refusés.

Le recours à un notaire est nécessaire pour créer une société. Il établira une notification et les statuts pour l'inscrire au greffe ainsi qu'une déclaration d'absence de dette. L'ensemble des documents doivent être signés et vérifiés par un notaire. La présence de tous les fondateurs est obligatoire au moment de la constitution de la société chez le notaire. Si les personnes souhaitant créer une entreprise ne parlent pas croate, elles devront engager un traducteur assermenté chez le notaire.

Par la suite, l'inscription est soumise au registre du tribunal. Les frais de justice et de dépôt doivent être payés.

Une fois le paiement effectué, la demande est complétée et transmise à la Chambre de commerce. Si les documents fournis sont corrects et complets, la Chambre de commerce enregistre la société au greffe dans les 24 heures et soumet sa décision et un certificat à la société nouvellement créée.

Il est également nécessaire de remplir le formulaire pour que l'entreprise soit inscrite à la Classification nationale des activités du Bureau central de la statistique (numéro d'identification et code d'activité principale).

Une fois la documentation réunie, l'entreprise doit créer un tampon et ouvrir un compte bancaire. La société, son propriétaire et ses employés doivent être enregistrés dans le système d'assurance retraite et dans le système d'assurance maladie.

Après l'inscription au registre du tribunal et au registre du Bureau national de la statistique, l'inscription aux bureaux de l'administration fiscale est obligatoire. Pour cela, il est nécessaire d'apporter le document d'enregistrement et l'avis de classement conformément à la Classification nationale des activités.

### Les spécificités pour la création d'une entreprise de transport routier de marchandises

Après avoir ouvert une entreprise, le futur transporteur doit obtenir une licence pour pouvoir démarrer son activité. Il existe deux licences en Croatie, une nationale et une autre internationale. Les règles d'obtention des licences sont parfaitement harmonisées avec les réglementations de l'UE, même si elles sont parfois plus restrictives en Croatie.

### ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, la Croatie a soumis la profession à la détention d'une attestation de capacité professionnelle. En vertu de l'article 8 du règlement (CE) n°1071/2009, une attestation de capacité professionnelle est délivrée aux candidats croates ayant réussi les examens écrits et oraux.

Selon l'activité concernée, quatre types différents d'attestations de capacité professionnelle sont délivrés :

- Transport national de personnes
- Transport international de personnes
- Transport national de marchandises
- Transport international de marchandises

Les sujets ainsi au programme sont :

- Le droit civil (contrats, CMR), le droit commercial, le droit social (contrat de travail, AETR) et le droit fiscal (bénéfices, péages, etc.).
- La gestion commerciale et financière (paiements, emprunts, crédits, indicateurs financiers, calculs, organisation et gestion, marketing, assurances ...).
- Les questions relatives aux permis, documents de création d'entreprise, marché, douane, carnet TIR, ...
- Les modalités relatives au transport (poids et dimensions, contrôle technique, sélection du véhicule, protection de l'environnement, entretien, fret, types de transport, marchandises dangereuses, détérioration, transport du bétail, etc.).
- La sécurité routière (permis de conduire, lois, consignes de sécurité, accidents, réseaux de circulation).

### ACCES AU MARCHÉ

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en Croatie sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009. La loi nationale croate définit les critères en parfait accord avec les textes européens. Au niveau national, c'est la loi sur le transport de marchandises par route (Journal officiel n°36/98 du 17 mars 1998) et la loi portant modification de la loi sur le transport de marchandises par route (JO 83/02 du 16 juillet 2002 et le texte de loi 26/03 du 20 février 2002) qui les précisent.

Les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- Être établi de façon stable et effective dans un État membre de l'Union européenne.
- Satisfaire aux critères d'honorabilité (casier juridique vierge).
- Avoir la capacité financière appropriée, 9 000 € pour le premier véhicule puis 5 000 € par véhicule supplémentaire (article 15).
- Avoir la capacité professionnelle requise.
- S'acquitter des redevances sur les véhicules (paiement de l'immatriculation et des autres taxes).
- Posséder un contrat de location, un titre de propriété ou un registre foncier (NN 36/03) pour un parking pouvant accueillir l'intégralité de la flotte. Il s'agit d'une spécificité croate.

Pour les conditions des points 3 et 5, il suffit de joindre des documents valides.

## FORMATION DES CONDUCTEURS

Conformément à la loi sur le transport de marchandises par route (Journal officiel 82/13) et en accord avec la directive européenne 59/2003/CE, les conducteurs de poids lourds de catégorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, et DE employés en Croatie doivent obtenir la qualification adéquate suite à une formation en plus du permis de conduire.

Pour obtenir le certificat de qualification professionnelle, les candidats de catégorie C ou D doivent passer une formation initiale au cours de laquelle sont vérifiées leurs connaissances et leurs qualifications. Ils participent ainsi à des cours approuvés de 140 heures et passent un examen. Après quoi ils reçoivent un certificat de qualification professionnelle.

Les conducteurs possédant déjà un permis de conduire D ou DE obtenu avant le 10 septembre 2008 ou les conducteurs titulaires d'un permis C ou CE délivré jusqu'au 10 septembre 2009 ne sont pas tenus de suivre cette formation initiale.

Par la suite, les conducteurs routiers doivent suivre une formation continue obligatoire de 35 heures qui doit être renouvelée tous les 5 ans.

Sur la base du certificat de qualification initiale ou du certificat de formation continue, l'administration de police responsable de la délivrance du permis de conduire doit inscrire sur le permis de conduire le code 95, valable dans l'Union européenne.

**Copie d'un certificat de qualification professionnelle**



Source : <http://zizic.hr/wp-content/uploads/2014/01/X.gif>

## 2.2. La fiscalité des entreprises

### FISCALITE GENERALE

La réforme fiscale de 2017, approuvée par le Parlement croate le 2 décembre 2016 et publiée au Journal officiel du 9 décembre 2016, comprend de nouvelles règles qui réduisent généralement la charge fiscale globale des particuliers et des entreprises. Les modifications sont entrées progressivement en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

#### Impôt sur les sociétés

Les amendements à la loi sur l'impôt sur les sociétés visent à répartir plus équitablement la charge fiscale en réduisant le taux général d'imposition et en supprimant certains avantages fiscaux. Certaines des mesures les plus importantes sont exposées ci-après :

- Le taux normal d'impôt sur les sociétés passe de 20 % à 18 % et un taux réduit de 12 % s'applique aux petites entreprises (entreprises dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 3 millions de HRK, soit 405 400 €).
- Les petites entreprises et les contribuables qui entrent dans le champ d'application du système de comptabilité de caisse peuvent choisir de payer l'impôt sur le revenu des sociétés sur la base du flux de trésorerie, au lieu du système de la comptabilité d'exercice.
- 50 % des frais de représentation sont déductibles d'impôt (auparavant 30 %) <sup>10</sup>.

#### TVA

Les modifications apportées à la loi sur la TVA sont entrées en vigueur en trois étapes. La plupart des modifications ont été appliquées dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017, mais d'autres ont été appliquées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 et du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

- Le taux de TVA normal reste à 25 % et aucun changement n'est apporté à l'application du taux réduit de 5 % sur les produits de première nécessité.
- Les services de restauration sont dorénavant soumis au taux de 25 % (auparavant 13 %). Un taux de 13 % s'applique entre autres à l'électricité, à certaines fournitures agricoles, à la collecte des déchets municipaux.
- À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, le seuil d'enregistrement de la TVA passe de 230 000 HRK à 300 000 HRK (soit 40 540 €).

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le taux général de TVA est supposé passer à 24 %. Cette mesure devrait permettre d'augmenter le revenu annuel disponible des ménages croates d'environ 872 kunas croates en moyenne (118 €).

#### Impôt sur le revenu des personnes physiques

En Croatie, l'impôt sur le revenu est progressif. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, les bases d'imposition pour l'impôt sur le revenu sont les suivantes :

---

<sup>10</sup> [http://newsletters.usdbriefs.com/2017/Tax/WTA/170127\\_2.pdf](http://newsletters.usdbriefs.com/2017/Tax/WTA/170127_2.pdf)

- 0 % jusqu'à 3 800 HRK (514 €) brut par mois, soit 45 600 HRK (6 162 €) par an.
- 24 % entre 3 801 et 30 000 HRK (4 054 €) brut par mois soit 360 000 HRK (48 649 €) par an.
- 36 % au-dessus de 30 000 HRK (4 054 €) brut par mois soit 360 000 HRK (48 649 €) par an<sup>11</sup>.

La partie non imposable du revenu personnel pour les primes de Noël et de vacances est fixée à 2 500 HRK (338 €) par an, tandis que la part non imposable pour les autres primes est plafonnée à 5 000 HRK (676 €) par an. Ces dispositions sont valables depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2018.

Sont donc exemptés d'impôt sur le revenu les personnes percevant un salaire fixe brut de 53 100 HRK (7 172 €) par an ou moins, en tenant compte des diverses primes non imposables.

## FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM

### Droits d'accises

Les transporteurs communautaires exploitant des véhicules d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes, acquérant du gazole en Croatie, peuvent demander le remboursement d'une partie des droits d'accises depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Ce remboursement n'est pas plafonné en volume.

- Au 21 juin 2019, les droits d'accises en Croatie s'élevaient à 41,32 €/hl.
- Le montant du remboursement correspond à la différence entre le taux d'accise appliqué au gazole et le taux minimal communautaire applicable au gazole (33 €/hl)<sup>12</sup>.
- Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel est donc de 33 €/hl<sup>13</sup>.

### Taxe sur les véhicules à moteur

La « taxe spéciale sur les véhicules à moteur » s'applique aux tracteurs routiers achetés en Croatie. Le niveau de taxe est spécifique à chaque modèle. Le montant de la taxe tient compte du prix d'achat, des émissions de CO<sub>2</sub> et de la cylindrée.

La taxe spéciale sur les véhicules à moteur peut aller jusqu'à 5 % du prix du véhicule et est payée lors de l'immatriculation du véhicule.

Les véhicules d'occasion sont soumis à la même taxe calculée avec une déduction basée sur le temps d'utilisation après la première immatriculation.

### Péages

Les autoroutes croates sont soumises au paiement d'un péage en fonction du tronçon de route utilisé pour le transport.

Les véhicules utilisés dans le cadre du transport routier de marchandises appartiennent à la catégorie IV de la grille tarifaire.

<sup>11</sup> <http://taxsummaries.pwc.com/ID/Croatia-Individual-Taxes-on-personal-income>

<sup>12</sup> Article 104, paragraphe 5 de la loi croate sur les accises (Narodne novine, n° 106/2018)

<sup>13</sup> Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe, CNR

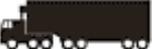
Autoroutes et voies express soumises à un péage :

- A1 Zagreb - Split - Dubrovnik
- A3 Bregana - Zagreb - Lipovac
- A4 Zagreb - Goričan
- A5 Beli Manastir - Osijek - Bosnie-Herzégovine
- A6 Rijeka - Zagreb
- A7 Rupa - Križišće
- A10 Ploče - frontière de la Bosnie-Herzégovine
- A11 Zagreb - Sisak
- D425 Ploče - Karamatići
- D102 tunnel de Krk

Un appareil de télépéage (Electronic Toll Collection) peut être utilisé pour le paiement des péages.

Il est également possible de payer à l'avance un abonnement pour un tronçon d'autoroute ou d'acheter une carte prépayée, ce qui permet de bénéficier jusqu'à 30 % de réduction sur la plupart des autoroutes<sup>14</sup>.

#### Catégories de véhicules utilisées pour le calcul des péages en Croatie

Skupine vozila				
IA	I	II	III	IV
				
	 <3,5t	 <3,5t	 >3,5t	
	-1,90	-1,90	-1,90	
				
				
				

Source : <http://hac.hr/en/toll-rates/pricelist>

L'ensemble des redevances est disponible sur le site de Hrvatske autoceste en charge des autoroutes, via le lien <http://hac.hr/sites/default/files/hac%20LETAK%20EN.pdf> .

<sup>14</sup> <http://hac.hr/en/toll-rates/electronic-toll-collection-etc>

## 2.3. La réglementation sociale

### REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

Le cadre du droit du travail croate est défini dans la loi sur le travail du 15 juillet 2014. Il s'agit d'un document essentiel qui définit les relations au sein de l'entreprise, la nature de la relation employeur-employé et qui modernise le droit afin de l'harmoniser avec les normes européennes.

#### Durée hebdomadaire

Le temps de travail de droit commun à plein temps ne doit pas dépasser 40 heures par semaine.

Un travailleur à temps plein est autorisé à conclure un contrat de travail avec un autre employeur pour une période maximale de 8 heures par semaine ou de 180 heures par an, uniquement avec le consentement écrit de l'employeur ou des employeurs avec lesquels le travailleur a déjà conclu un contrat de travail.

Le travailleur n'est pas autorisé à travailler chez plusieurs employeurs avec une durée de travail supérieure à quarante heures par semaine.

#### Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

Le travailleur a droit à un congé annuel d'au moins quatre semaines par année civile. Les travailleurs effectuant des travaux dits dangereux ont droit à au moins cinq semaines de congé annuel.

Il existe 14 jours fériés en Croatie.

#### Contrats de travail

Le contrat de travail doit être conclu par écrit. Lorsqu'un contrat de travail n'est pas conclu par écrit, l'employeur est tenu de remettre au travailleur une lettre d'engagement avant le début de l'emploi. Lorsque l'employeur ne conclut pas de contrat de travail écrit avec le travailleur ou ne lui remet pas de lettre d'engagement avant le début de l'emploi, le contrat de travail est considéré comme à durée indéterminée. L'employeur est également tenu de remettre au travailleur une copie de la demande d'assurance retraite et d'assurance maladie obligatoire.

Le contrat de travail écrit ou la lettre d'engagement doivent contenir les informations suivantes :

- les identités des parties, leur lieu de résidence et le siège social,
- le lieu de travail ; lorsqu'il n'y a pas de lieu de travail fixe ou principal, il s'agit d'indiquer que le travail est effectué à divers endroits,
- le titre, la nature ou la catégorie du travail pour lequel le travailleur est employé ou une brève description du travail,
- la date du début de l'emploi,
- dans le cas d'un contrat de travail à durée déterminée, la durée prévue de celui-ci,
- la durée du congé annuel payé auquel le travailleur a droit ou, si cela ne peut être indiqué lors de la conclusion du contrat ou de la lettre d'engagement, les modalités d'attribution et de détermination du congé annuel minimal de 4 semaines,

- la durée des délais de préavis à respecter par le travailleur et l'employeur ou, si cela ne peut pas être indiqué lors de la conclusion du contrat ou de la lettre d'engagement, la méthode de détermination des délais de préavis,
- le salaire de base, les primes et la fréquence de versement de la rémunération,
- la durée en heures d'une journée ou d'une semaine normale de travail.

### Contrat à durée indéterminée (CDI)

Sauf disposition contraire, un contrat de travail est un contrat à durée indéterminée. Lorsqu'aucune durée n'est spécifiée dans le contrat, il est considéré comme à durée indéterminée.

### Contrat à durée déterminée (CDD)

À titre exceptionnel, un contrat de travail peut être conclu pour une durée déterminée pour la réalisation d'une tâche précise et ponctuelle.

L'employeur peut conclure plusieurs contrats successifs à durée déterminée avec un même travailleur uniquement pour des raisons objectives qui doivent être clarifiées dans le même contrat ou dans une lettre d'engagement. La durée cumulée de tous les contrats de travail à durée déterminée ne peut dépasser trois années consécutives.

Toute modification du contrat de travail à durée déterminée ayant une incidence sur sa prolongation fait l'objet d'un nouveau contrat de travail à durée déterminée. Lorsqu'un contrat de travail n'est pas conclu en conformité avec les dispositions de la loi sur le travail ou qu'un travailleur continue de travailler chez l'employeur après l'expiration du contrat, il est considéré comme à durée indéterminée.

### Concertation sociale

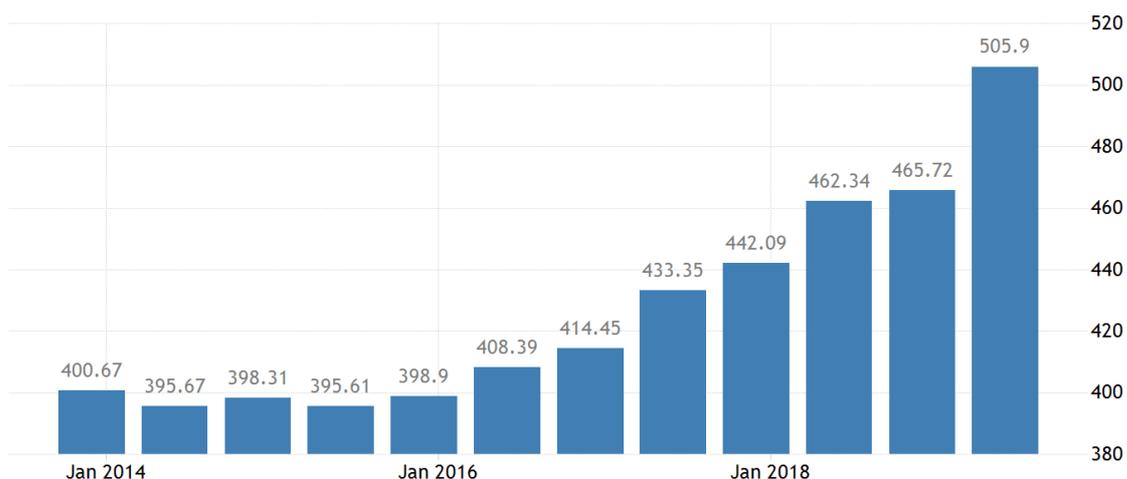
Il n'existe pas de convention collective dans le secteur du transport routier de marchandises en Croatie.

Un accord d'entreprise peut être conclu par écrit entre l'employeur et le syndicat des salariés. L'accord lie tous les salariés qui sont employés par le même employeur, à moins d'indications contraires dans l'accord. Les parties prenantes peuvent convenir des dispositions régissant les relations de travail comme l'amélioration des conditions de travail ou encore la réglementation sociale.

### Rémunération

Le salaire minimum brut a augmenté de 3 439,80 kunas en 2018 à 3 750 kunas en 2019. Exprimé en euros, le salaire minimum s'élève à 506 euros brut, soit 404 euros net. Avec cette augmentation, le salaire minimum en Croatie est, depuis 2019, supérieur à celui de la République tchèque (469 euros), de la Pologne (480 euros) et de l'Estonie (500 euros).

## Évolution du salaire minimum en Croatie entre 2014 et 2019 (exprimé en euros)



SOURCE: TRADINGECONOMICS.COM | EUROSTAT

Le salaire minimum croate est soumis à un effet de change d'où une baisse sur le graphique sur la période 2014-2016.

### Cotisations sociales

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, la Croatie a réduit les cotisations sociales. Les employeurs ne sont plus tenus de verser une contribution de 1,7 % à l'assurance chômage ni une contribution de 0,5 % à l'assurance accidents du travail. Toutefois, le taux de cotisation à l'assurance maladie primaire passe de 15 % à 16,5 %.

### Cotisations sociales valables en 2019 en Croatie

	Employeur	Salarié
Contribution santé	16,5%	0,0%
Retraite, invalidité	0,0%	20,0%
Chômage	0,0%	0,0%
Accident du travail	0,0%	0,0%

Source: Cleiss

Une assurance supplémentaire d'accident du travail est nécessairement payée par les entreprises de transport, en particulier celles réalisant des activités internationales de TRM. L'assurance souscrite par les entreprises de transport est privée, il n'y a pas de taux fixe au niveau national. Cependant, les visites dans les entreprises ont montré que le taux se situe entre 0,2 % et 0,4 % en fonction de la couverture et de la taille de l'entreprise.

## REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES

### Généralités

La réglementation du travail applicable dans le secteur du TRM en Croatie respecte les dispositions du règlement (CEE) 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos dans le transport par route.

Le règlement s'applique tant pour les transports pour compte propre que pour les transports pour compte d'autrui. Elle respecte également la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative aux temps de travail.

### Durée du travail

#### Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive européenne 2002/15/CE désigne le temps de conduite, le temps de chargement et déchargement, le temps de nettoyage et entretien technique, tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique.

La durée de travail hebdomadaire peut être allongée à 56 heures à condition que la moyenne ne dépasse pas les 48 heures sur une période de 4 mois.

#### Temps de conduite

- Le temps de conduite journalier ne peut excéder 9 heures.
- Il peut être porté à 10 heures deux fois par semaine.
- Le temps de conduite hebdomadaire ne peut excéder 56 heures.
- Le temps de conduite sur deux semaines consécutives ne peut excéder 90 heures.

#### Pauses et repos

Le conducteur doit respecter une pause d'au moins 45 minutes après 4,5 heures de conduite. Elle peut être remplacée sur une période de conduite de 4,5 heures par une pause de 15 minutes au minimum suivie d'une pause de 30 minutes.

Le temps de repos correspond à une période où le conducteur est libre de ses occupations. Il ne peut y avoir de période de repos que lorsque le véhicule est à l'arrêt, y compris en cas de double équipage. Ce temps de repos est de 11 heures consécutives, mais il peut toutefois être scindé en deux périodes, l'une de 9 heures de repos consécutives, dite « repos journalier normal », l'autre de 3 heures de repos complémentaires, dite « repos journalier réduit ».

Lorsqu'il y a deux conducteurs, le repos journalier est de 9 heures par période de 30 heures au lieu de 24 heures en solo.

Sous certaines conditions, le repos journalier peut être pris lors de l'accompagnement du véhicule sur les ferries ou sur les trains.

Le temps de repos hebdomadaire normal (RHN) est de 45 heures consécutives, le repos hebdomadaire réduit (RHR) est de 24 heures. Il est possible, sur deux semaines consécutives, de prendre un RHN + un RHR, toutefois le temps de repos hebdomadaire devra être compensé dans les trois semaines suivant la semaine en question.

## Autres dispositions

Les conducteurs croates ont la possibilité de récupérer le travail effectué les dimanches ou les jours fériés par un autre jour de congé.

Le travail de nuit est compris entre 22 h et 6 h du matin.

## Indemnités de déplacement

Le montant des indemnités de déplacement dépend du pays destinataire et est souvent indiqué dans la monnaie du pays. Elles sont comprises, dans les pays européens, entre 30 € et 80 € par jour. Les indemnités de déplacement ne sont soumises ni à l'impôt ni aux charges. Les montants des indemnités de déplacement sont recensés dans le tableau ci-après.

**Montant des indemnités de déplacement par destination, valables en 2018**

Destinations	Indemnités en €
Allemagne	70 €
Autriche	70 €
Belgique	70 €
Bosnie-Herzégovine	30 €
Bulgarie	40 €
Chypre	60 €
Danemark	70 €
Espagne	60 €
Estonie	40 €
Finlande	70 €
France	70 €
Grèce	60 €
Irlande	70 €
Italie	70 €
Lettonie	40 €
Lituanie	40 €
Luxembourg	80 €
Malte	60 €
Monaco	70 €
Norvège	80 €
Pologne	40 €
Portugal	60 €
République tchèque	50 €
Roumanie	40 €
Slovaquie	50 €
Slovénie	50 €
Slovaquie	50 €
Slovénie	50 €

Source: Strucne Informacije 24. Sijecnja 2018

## 2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

### SECURITE ROUTIERE

Le gouvernement croate a mis en place en avril 2011 un programme national pour la sécurité routière. Ce programme couvre la période 2011-2020. L'objectif est de baisser le nombre d'accidents de moitié d'ici 2020. Des mesures ont ainsi été prises sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Ces derniers ne peuvent rouler à plus de 80 km/h sur les routes en zones rurales et à plus 90 km/h sur les autoroutes<sup>15</sup>.

Depuis la mise en place du programme, le nombre de personnes tuées sur les routes (tous véhicules confondus) a chuté, passant de 97 morts pour un million d'habitants à 77 morts pour un million d'habitants<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-croatia\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-croatia_en.pdf) (page 4)

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/map-viewer/](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/)

### 3. ETUDE DES COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

#### 3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM

Cette partie de l'étude, réalisée en 2018, présente les conditions d'exploitation de 2018 et les coûts mis à jour en 2019.

Pour la réalisation de cette partie, 10 entreprises croates de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, principalement à l'international, ont été interrogées lors d'entretiens en face à face avec leurs responsables sur leur lieu de travail. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes. Les détails ne sont pas affichés pour des raisons de secret statistique.

	Taille de la flotte	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	106	Slovénie, Italie, Autriche	112	10 800 000 €
Entreprise 2	7	Allemagne	7	676 000 €
Entreprise 3	14	Italie, Suisse	13	1 278 000 €
Entreprise 4	3	Benelux, Allemagne	3	325 000 €
Entreprise 5	2	France, Italie	2	189 000 €
Entreprise 6	3	Autriche	3	285 000 €
Entreprise 7	12	Italie	13	1 212 000 €
Entreprise 8	5	Italie	6	574 000 €
Entreprise 9	69	Allemagne	74	8 150 000 €
Entreprise 10	3	Hongrie, Autriche, Allemagne	3	236 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Certaines réalisent également des activités de logistique et d'affrètement. Les entreprises rencontrées sont souvent des nouvelles structures créées peu avant ou après l'adhésion du pays à l'Union européenne. Elles ont des relations privilégiées avec des pays voisins comme l'Italie ou l'Autriche notamment grâce à leurs actionnaires originaires de ces pays.

#### 3.2. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules des entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. Dans le cas des entreprises de petite taille, les opérations de transport de longue distance à l'international sont souvent effectuées en sous-traitance des grands groupes étrangers. Les grandes entreprises opèrent souvent avec quelques clients directs.

Les résultats de ces enquêtes ne peuvent avoir une valeur statistique, toutefois ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs.

## VEHICULES

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques du client et du marché sur lequel l'entreprise est spécialisée. Certaines entreprises déplorent le manque de conducteurs, ce qui impacterait négativement l'optimisation de l'utilisation du matériel roulant. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 200 et 240 jours avec une concentration autour de 218 jours. Ce chiffre monte à près de 235 jours, en éliminant les entreprises qui ont déclaré en entretien être dans une position difficile ou en restructuration interne, ce qui semble correspondre plus à la réalité du pavillon, confirmée lors des entretiens avec les conducteurs.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs interrogés paraît élevé. Il est compris entre 115 000 km et 155 000 km, avec une concentration autour des 134 000 km par an. La durée de conservation des véhicules est comprise entre 6 et 10 ans, avec une concentration autour de 7 ans pour une grande majorité des entreprises participant à l'étude. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 mois. Certaines entreprises exploitent des véhicules d'occasion récents en provenance de l'Allemagne ou du Benelux.

## CARBURANT

Les entreprises s'approvisionnent en carburant principalement en Croatie (à hauteur de 50 %) ou Hongrie (30 %), mais aussi sur les routes européennes (notamment au Luxembourg, qui sera pondéré à 20 % dans le « panier » d'approvisionnement calculé ci-après) grâce à des contrats avec des distributeurs. Une seule entreprise a déclaré avoir une cuve en Croatie et une seconde à la maison-mère située en Allemagne. La consommation de carburant est suivie de très près par les responsables qui en font le critère principal pour assurer la faible marge d'exploitation. La consommation moyenne est estimée à 28,4 l/100 km, dépendant fortement des pays traversés.

La moyenne des prix du carburant en Croatie durant les semaines 2 à 35 (janvier à août) 2019 issus des publications de la Commission européenne est de 1,0517 €/litre. Le nouveau mécanisme de remboursement partiel de droit d'accises mis en place le 1<sup>er</sup> janvier 2019 permet aux transporteurs croates de récupérer 0,0832 €/litre, ce qui porte le coût du carburant acheté en Croatie à 0,9685 €/litre.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 0,9576 €.

## PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 1 620 € et 4 600 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), mais aussi selon le kilométrage.

Les calculs internes réalisés par le CNR donnent un résultat moyen de près de 3 235 € par an et par ensemble. À dire d'expert, ce coût moyen semble incompatible avec les réalités du marché, l'intensité d'exploitation des véhicules et le prix du matériel, plutôt homogène sur le marché européen. Ainsi, par souci d'harmonisation avec les autres études et à dire d'expert, le montant annuel de 4 000 € par véhicule sera retenu pour l'ensemble de l'étude. Ce montant s'approche le plus possible des données transmises par les entreprises croates structurées ayant un système de calcul de coûts en interne.

## MAINTENANCE & ENTRETIEN

Le poste Maintenance et Entretien est le plus dispersé parmi les entreprises interrogées. Il oscille entre 1 350 € et 6 750 € par an et par véhicule. Bien qu'importants, les écarts sont souvent justifiés par les politiques très diverses d'achat de véhicules. Les plus grandes entreprises ayant un contrat de crédit-bail sans option d'achat renouvellent leur flotte tous les 3 à 4 ans, minimisant au passage leur coût de maintenance. Celles préférant acheter des véhicules d'occasion ou garder les véhicules le plus longtemps possible accusent un coût de maintenance très élevé.

Le montant qui sera pris en compte dans le reste du rapport s'élève à 4 600 € par an et par véhicule.

## FINANCEMENT DES VEHICULES

La pratique la plus répandue de financement de véhicules en Croatie est celle de contrats de crédit-bail de 48 mois avec un premier loyer se situant entre 10 % et 20 % du prix du véhicule et une option d'achat à 1 € symbolique en fin de contrat.

Néanmoins, certaines grandes entreprises privilégient des contrats de crédit-bail de 36 mois sans option d'achat ce qui leur permet de renouveler souvent leur flotte, minimisant les coûts de pneumatiques et de maintenance pendant la durée de détention.

D'autres entreprises profitent du marché d'occasion où elles déclarent acquérir des modèles très récents (de moins de 4 ans) 50 à 60 % moins chers que le prix du neuf. L'Allemagne ainsi que le réseau de concessionnaires locaux seraient les marchés privilégiés pour ce type de transaction.

Les taux d'intérêt observés sur le marché des contrats de crédit-bail sont de l'ordre de 1,7 % à 2,5 %.

La durée de détention totale des véhicules se situe autour de 7 ans, sauf quelques cas de véhicules d'occasion où les véhicules sont souvent revendus à 10 ans, soit 5 à 6 ans après leur achat, souvent lorsque la barre des 1 200 000 kilomètres est atteinte.

Le prix d'un tracteur neuf souvent acheté avec peu d'options se situe aux alentours de 82 000 €. Le prix de la remorque s'établit à 22 500 €.

Les transporteurs conservent leurs remorques pour une durée moyenne de 12 ans.

## PEAGE

Les péages supportés par les transporteurs croates dépendent fortement de la localisation de leurs principaux clients. Une entreprise ayant un client autrichien, proche de la frontière, peut déboursier à peine plus de 4 000 € de péages annuels, tandis qu'une autre se déplaçant souvent en Italie, en Allemagne ou en Suisse voit ce poste de coût s'envoler à plus de 16 000 € par an.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages se situe aux alentours de 12 000 € par an et par véhicule prenant en compte des voyages mixtes internationaux de moyenne et longue distances.

## ASSURANCES

Selon les responsables interrogés en Croatie, le prix de l'assurance véhicule suit une tendance à la baisse ces dernières années. Les entreprises ayant une force de négociation importante arrivent à baisser le montant moyen par ensemble à moins de 2 500 € par an, tandis que d'autres subissent un coût de près de 4 000 € par an.

À dire d'expert, le coût annuel de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes est estimé à 2 900 €.

## TAXE SUR LES VEHICULES A MOTEUR (TAXE A L'ESSIEU)

La « taxe spéciale sur les véhicules à moteur » s'applique aux tracteurs routiers achetés en Croatie. Le niveau de taxe est spécifique à chaque modèle. Le montant de la taxe tient compte du prix d'achat, des émissions de CO<sub>2</sub> et de la cylindrée.

La taxe spéciale sur les véhicules à moteur peut aller jusqu'à 5 % du prix du véhicule et est payée lors de l'immatriculation du véhicule.

Pour un tracteur neuf de 82 000 €, la taxe peut donc s'élever jusqu'à 4 100 €. La durée de détention des véhicules étant de près de 7 ans, ceci donne un coût moyen annuel de 586 €.

### 3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Croatie 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 une vingtaine de conducteurs, sous contrat croate, sur des parkings et aires de repos situés en dehors de la Croatie.

#### CONDITION DE TRAVAIL

##### Volume d'activité et kilométrage

Les conducteurs croates ont droit à minimum 4 semaines de congés payés pouvant s'étendre jusqu'à 5 semaines pour certains cas exceptionnels. La plupart déclarent bénéficier du minimum légal et les utiliser entièrement. Les congés sont pris majoritairement en été, pendant deux semaines, notamment en juillet, et pendant les fêtes de fin d'année, à raison d'une dizaine de jours.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 220 jours par an, soit 45 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient entre 10 000 km et 13 000 km par mois, soit entre 110 000 et 143 000 km par an. Une moyenne de 11 750 km par mois sera retenue pour l'étude, soit 129 250 km par an.

Le planning type pour un conducteur croate travaillant sur des routes internationales de longue distance se composerait de deux semaines de déplacement à l'étranger suivies d'un retour à la base. Une fois rentrés, les conducteurs prendraient en général 3 à 4 jours pour se reposer avant de repartir sur une nouvelle tournée.

La proximité des marchés italien et autrichien permet à certains conducteurs de rentrer systématiquement à la base au bout de 5 à 6 jours passés à l'étranger.

Au final, un conducteur croate type travaille 21 jours par mois en moyenne annuelle, soit près de 220 jours par an. Pendant son temps de travail, ce dernier maximise son temps de conduite pour atteindre le maximum européen de 1 980 heures par an. Il réalise aussi 4 à 5 heures d'autres travaux par semaine et dort 19 nuits par mois en dehors de son domicile, souvent en cabine par manque de place dans des établissements équipés de structures d'hébergement. La notion de temps de disponibilité ne lui est pas familière et la réglementation sociale européenne reste un texte à apprendre par cœur et à réciter en cas de contrôle.

## REMUNERATION

L'intégralité des conducteurs croates rencontrés déclare travailler sous contrat CDI. Les conventions collectives sont considérées comme une réglementation des temps anciens. Lors des entretiens, les conducteurs croates déclarent ouvertement qu'ils ne souhaitent pas avoir une convention collective dans leur secteur par peur de tensions sociales et de perte de liberté. Ils semblent très attachés à la liberté de mouvement qui leur a été offerte déjà en partie pendant l'ère de l'ancienne Yougoslavie et qui a été fortement améliorée et élargie après l'adhésion de leur pays à l'Union européenne.

Selon les entrepreneurs croates, le secteur ne souffre pas de manque de clients. Ils espèrent que les prix du transport au kilomètre augmenteront significativement suivant la hausse fulgurante du coût de la main-d'œuvre en Europe de l'Est. Ainsi, hormis la Bulgarie, la plupart des pays de l'Est ont atteint le seuil de 500 € brut par mois de salaire minimum, voire 800 € pour la Slovénie. Les conducteurs, de plus en plus difficiles à recruter, font souvent pression sur leurs employeurs pour augmenter la partie officielle de leur salaire et déclarer telle quelle leur rémunération mensuelle. Les entreprises croates n'hésitent pas à embaucher des conducteurs en provenance d'autres anciennes Républiques yougoslaves voisines, à savoir la Bosnie-Herzégovine, la Serbie ou la Macédoine du Nord.

À noter également, les conducteurs de l'Ouest de la Croatie peuvent gagner en moyenne 100 à 150 € bruts de plus que leurs collègues de l'Est, certainement sous influence des salaires plus attractifs en Slovénie, située à quelques kilomètres.

Le conducteur croate type reçoit entre 50 € et 70 € d'indemnités de déplacement pour chaque nuit passée à l'étranger (montant valable pour la plupart des pays dans lesquels opèrent les transporteurs croates). Ceci représente entre 1 100 € et 1 400 € de revenu supplémentaire issu des indemnités de déplacement, non chargées et non imposées.

L'attribution des primes est extrêmement rare. Elle concerne à peine 10 % des conducteurs et le montant ne dépasse pas les 200 à 300 € souvent versés en fin d'année aux conducteurs les plus fidèles et les plus économes en carburant.

## PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT CROATE AFFECTE A L'INTERNATIONAL

Les conditions de rémunération et les taux de cotisations sociales ayant été réformés pendant la réalisation de l'étude, le tableau ci-dessous reprend les conditions de l'année 2019, à jour pendant la rédaction du présent rapport.

<b>Profil type conducteur international - Croatie - Conditions 2018</b>			
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur international de moyenne et longue distance</li> <li>- Destinations principales : Italie, France, Allemagne, Autriche, Hongrie, Tchéquie</li> <li>- Retour à la base un week-end sur deux</li> <li>- Salaire brut fixe proche du salaire minimum (506 euros)</li> <li>- Ancienneté faible, aucune incidence sur le salaire fixe. Prime annuelle de 120 € souvent versée à Noël</li> <li>- Congés payés annuels de 4 semaines souvent pris en deux fois</li> </ul>		
Kilométrage annuel réalisé	129 250 km		
Nombre de jours de travail par an	220		
Nombre de semaines d'activité par an	45		
Nombre d'heures de conduite par an	1 980		
<b>Recomposition du coût d'un conducteur type croate actualisé en 2019</b>			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
<b>EMPLOYEUR</b>		<b>SALARIE</b>	
<b>Salaire Brut</b>	<b>540,00 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	<b>540,00 €</b>
Salaire brut fixe	530,00 €	Salaire brut fixe	530,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	10,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	10,00 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>90,72 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>108,00 €</b>
Contribution santé	89,10 €	Contribution santé	0,00 €
Retraite, invalidité	0,00 €	Retraite, invalidité	108,00 €
Chômage	0,00 €	Chômage	0,00 €
Accident du travail (spécial TRM)	1,62 €	Accident du travail (spécial TRM)	0,00 €
		Impôt sur le revenu	6,36 €
<b>Salaire brut chargé</b>	<b>630,72 €</b>	<b>Salaire net après cotisations et impôt</b>	<b>425,64 €</b>
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	1 230,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	1 230,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité	1 860,72 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité	1 655,64 €
<b>Recomposition du coût annuel d'un conducteur croate en 2019</b>			
Salaire brut fixe + primes * 12 mois	6 480,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois	6 480,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois	1 088,64 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois	1 372,28 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	7 568,64 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois	5 107,72 €
Indemnités * 11 mois	13 530,00 €	Indemnités * 11 mois	13 530,00 €
<b>Coût total annuel</b>	<b>21 098,64 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>	<b>18 637,72 €</b>
Coût horaire de conduite en €	10,66 €	Revenu net moyen mensuel	1 553,14 €
Coût kilométrique en €	0,163 €		

### 3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

Le tableau reprend les valeurs des différents postes de coût expliqués ci-dessus.

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure d'un PL 40 tonnes exploité en longue distance internationale, conditions 2018, coûts actualisés en 2019		
	unité	Croatie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	134 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	235
Ratio semi-remorque/tracteur		1,16
Coût d'un conducteur	€/an	21 099
Ratio conducteur/tracteur		1,04
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	12 098
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,40
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	0,9576
Coût annuel du carburant	€/an	36 442
Pneumatiques	€/an	4 000
Entretien-réparations	€/an	4 600
Péages et vignette	€/an	12 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 900
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	586
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>94 484</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,705

Source : études CNR Europe

Il est très difficile d'estimer les coûts de structure. Ils sont souvent évalués par les entreprises croates à 6 à 8 % pour un ensemble 40 tonnes effectuant de la longue distance. En incluant une estimation des coûts de structure à 8 %, le coût kilométrique croate s'élèverait à 0,77 €.

## 4. BIBLIOGRAPHIE

### Sources institutionnelles

Eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

<https://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/encyclopedie/view/fiches/IntercommunalitepresentationsynthetiquedelorganisationterritorialedelaCroatie/>

Commission européenne : <ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016croatiaen.pdf>

[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/map-viewer/](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/)

### Organisations professionnelles

[www.uhcp.hr](http://www.uhcp.hr)

[www.transportkomerc.hr](http://www.transportkomerc.hr)

[www.hup.hr](http://www.hup.hr)

### Autres sources

<https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/croatie/le-risque-pays-commerce>

<http://taxsummaries.pwc.com/ID/Croatia-Individual-Taxes-on-personal-income>

<http://hac.hr/en/toll-rates/electronic-toll-collection-etc>