



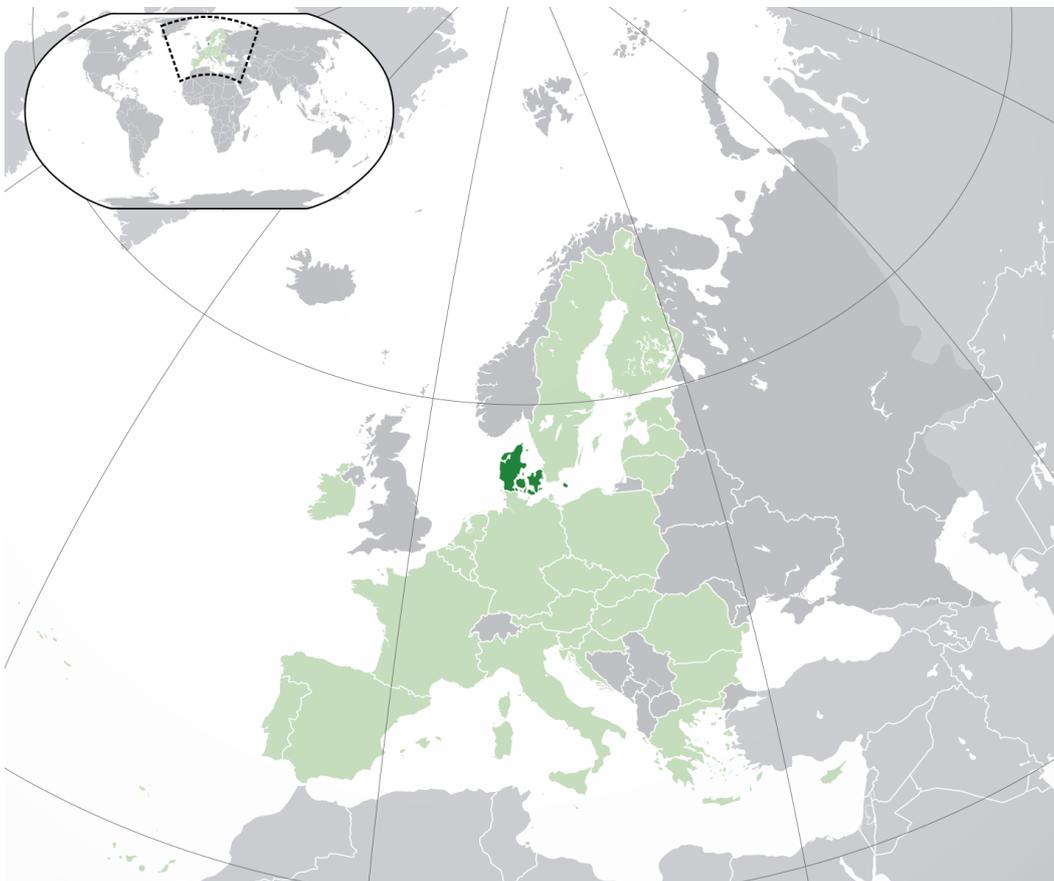
Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises danois

Étude 2021



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Conseil, Energie, Transports

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises danois

Étude 2021

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Denmark.svg>

AVERTISSEMENTS

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2022 et 2023. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2021.

Il est important de rappeler que cette étude a été réalisée pendant la crise sanitaire de la covid. Aussi, cette crise impacte de facto les données de l'étude. Il convient de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.

Concernant le taux de conversion retenu, il est de 7,437 DKK pour 1 EUR.

RESUME

Le pavillon danois est majoritairement tourné vers le transport domestique qui représente près de 84 % de son activité totale. Concernant le transport international, le pavillon danois mise en grande partie sur l'activité bilatérale.

Pour l'activité internationale en dehors de l'Europe du Nord, et à l'inverse des autres pavillons scandinaves, les transporteurs danois disposent de matériel de transport leur permettant d'exercer au sud et à l'ouest de l'Europe. Pour rappel, les pavillons scandinaves possèdent pour la plupart des véhicules conformes aux normes EMS¹ qui ne peuvent pas être exploités en dehors du nord de l'Europe. L'activité internationale danoise est alors divisée entre des trajets en Suède et en Norvège et des trajets plus lointains au sud et à l'ouest de l'Europe. Concernant les trajets réalisés en Suède, ils sont souvent considérés comme faisant partie d'une activité nationale élargie, du fait de la proximité géographique. Afin de pouvoir comparer le pavillon danois aux autres pavillons européens étudiés par le CNR, le choix s'est porté sur les transporteurs réalisant en partie du transport intra-européen hors zone scandinave, avec des tracteurs semi-remorques 40 tonnes.

Au niveau social, le TRM danois bénéficie d'une convention collective avantageuse pour les conducteurs routiers. Première spécificité, les conducteurs danois affectés à l'international sont payés 24 heures pour chaque jour travaillé et ce quel que soit le temps de service réalisé, conformément à la convention collective. Ce mode de rémunération compense largement le paiement des heures supplémentaires.

Deuxième spécificité, le salaire brut est composé d'une rémunération au kilomètre valable pour tous les kilomètres réalisés en dehors du territoire danois. Elle s'élève à 0,08 €/km.

Le Danemark se distingue aussi par ses taux de cotisations patronales particulièrement bas, le plaçant parmi les pays européens avec les taux de cotisations patronales les plus faibles. A contrario, les taux d'imposition sont très élevés. En effet, les assurances maladie, maternité, invalidité-vieillesse-survivants et les prestations familiales sont financées par les impôts et non par les cotisations sociales. Concernant les congés payés, les salariés bénéficient d'un pécule de vacances versé par une caisse de congés payés.

Enfin, le coût annuel d'un conducteur danois affecté à l'international s'élève à plus de 61 205 €/an, un des plus élevés au sein de l'Union européenne, légèrement en deçà du coût d'un conducteur suédois (66 900 €/an).

Selon les calculs du CNR, le coût de revient d'un poids lourd danois 40 tonnes affecté à l'international s'élève à près de 170 000 € par an, soit un coût kilométrique de 1,32 €.

¹ La directive 2002/7/CE du 18 février 2002 prévoit que les États membres peuvent autoriser, pour certaines opérations de transport national et international, des véhicules ayant des dimensions qui s'écartent des standards officiels. Une possibilité est ainsi donnée de déroger dans les limites de 60 tonnes et de 25,25 m avec un système d'ensembles routiers compatibles. Ce dispositif est appelé European Modular system ou EMS.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| AVERTISSEMENTS | 5 |
| RESUME | 7 |
| 1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON DANOIS | 11 |
| 1.1. LE DANEMARK EN BREF | 11 |
| 1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANOIS | 11 |
| POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT | 11 |
| ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 14 |
| LE TRM DANOIS- DONNEES CLES | 16 |
| 1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU DANEMARK | 19 |
| FORMES D'ENTREPRISES | 19 |
| FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 20 |
| REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 22 |
| 2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL DANOIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL | 27 |
| 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES | 27 |
| MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation | 27 |
| MATERIEL DE TRANSPORT – Financement | 28 |
| CARBURANT | 28 |
| ENTRETIEN & REPARATIONS | 28 |
| PNEUMATIQUES | 29 |
| PEAGES | 29 |
| ASSURANCES | 29 |
| TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES | 29 |
| COUTS DE STRUCTURE | 29 |
| 2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE | 30 |
| CONDITIONS DE TRAVAIL | 30 |
| RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE | 30 |
| PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT DANOIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT | 31 |
| 2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL | 32 |
| 3. BIBLIOGRAPHIE | 33 |

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON DANOIS

1.1. LE DANEMARK EN BREF

| | |
|--|--|
| Capitale | Copenhague |
| Superficie | 42 925 km ² |
| Population | 5,87 millions habitants (Eurostat, 2022) |
| Langue(s) officielle(s) de l'UE | Danois |
| Régime politique | Monarchie parlementaire |
| Chef d'État | Reine Margrethe II |
| Premier ministre | Mette FREDERIKSEN |
| Ministre des Transports | Thomas DANIELSEN |
| Date d'adhésion à l'UE | 1 ^{er} janvier 1973 |
| Sièges au Parlement européen | 15 députés |
| Monnaie | Couronne danoise |
| Commissaire européen | Margrethe VESTAGER, Vice-présidente exécutive pour une Europe préparée à l'ère numérique et commissaire à la Concurrence |
| Croissance PIB (%) | 4,9 % (Eurostat, 2021) |
| Inflation (%) | 8,5 % (Eurostat, 2022) |
| Taux de chômage (% de la population active) | 5,1 % (Eurostat, 2021) |
| Balance commerciale | 24 031 millions € (Eurostat, 2021) |
| Émissions de gaz à effet de serre | 7,7 tonnes/habitant.an (Eurostat, 2021) |

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANOIS

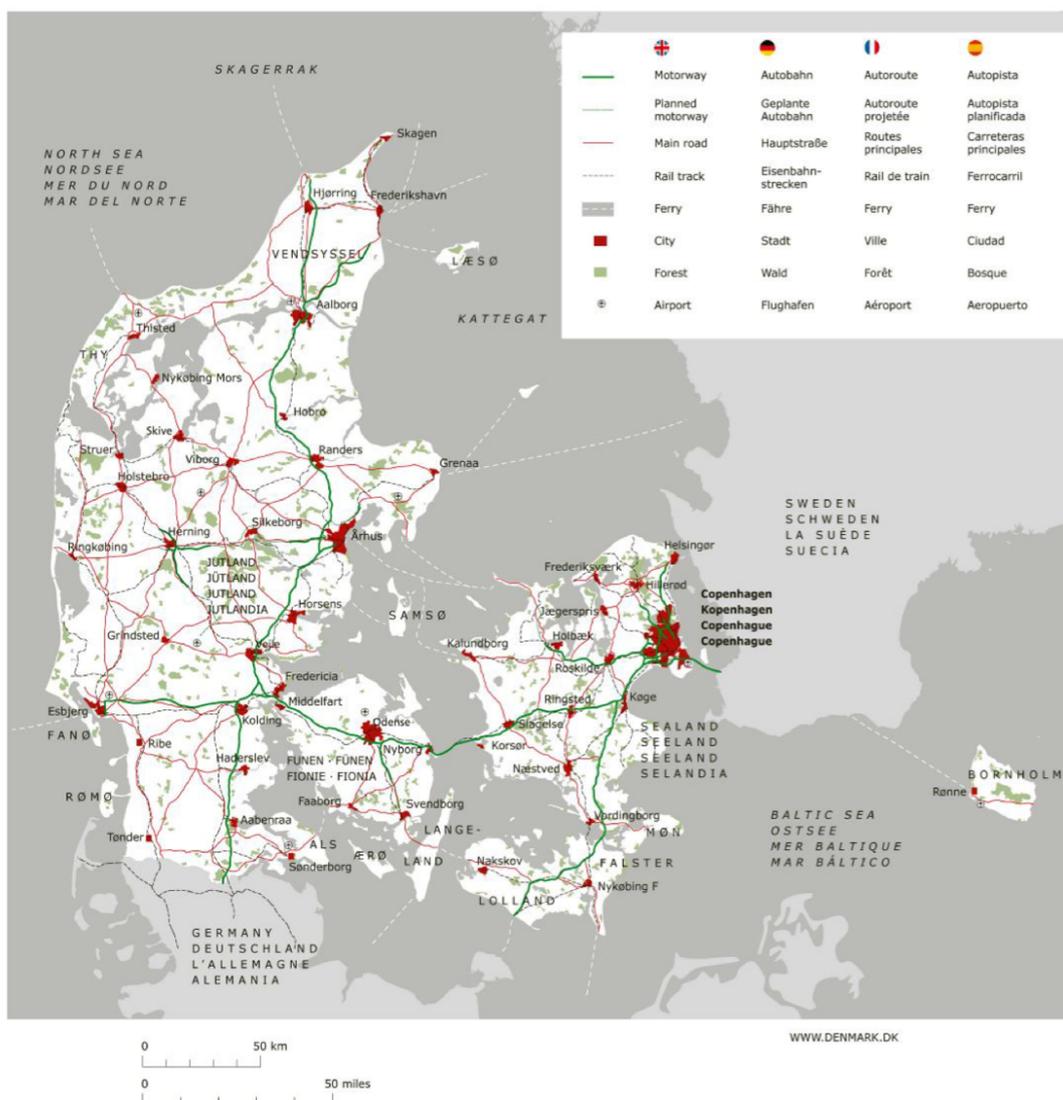
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Infrastructures de transport et utilisation

| 2021 | Route | Rail | Voies navigables |
|------------------|--------------|-------------|------------------|
| Union européenne | 77,4% | 17,0% | 5,6% |
| Danemark | 91,3% | 8,7% | 0,0% |

Source : Eurostat

Infrastructures de transport au Danemark



Source : mapsland

Le réseau routier²

Le réseau routier se compose de la façon suivante :

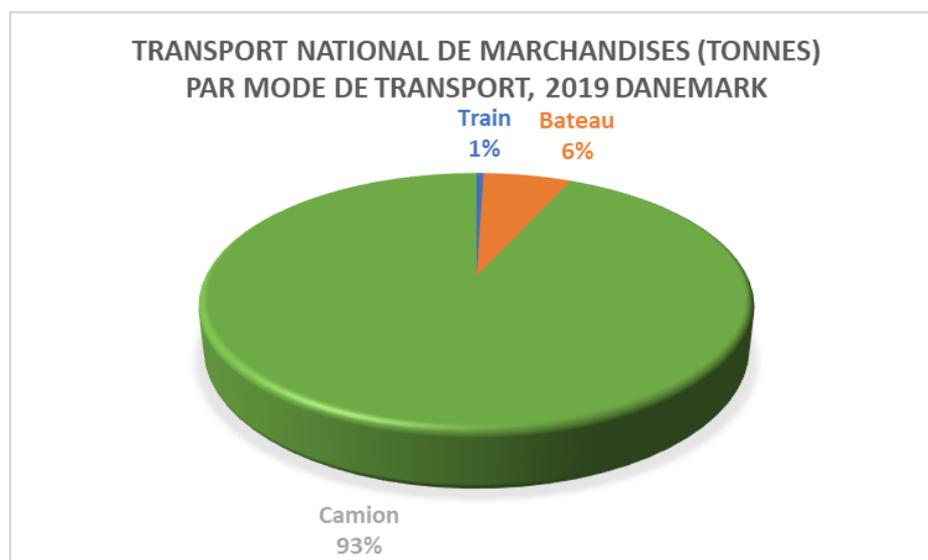
| | |
|--------------------|-----------|
| Kilométrage total | 74 927 km |
| Autoroutes | 1 353 km |
| Routes secondaires | 390 km |
| Routes nationales | 73 180 km |

Le transport routier a considérablement augmenté au Danemark entre 2010 et 2020, de plus de 25 %. Ceci s'explique notamment par l'extension et la rénovation du réseau routier principalement au niveau des routes nationales.

D'autres facteurs contribuent à accroître le trafic sur les grands axes routiers et notamment la poursuite de l'internationalisation des flux de marchandises et de fret.

² Eurostat

La majorité des transports de marchandises se fait par camion, presque 95 %, comme l'illustre ce graphique ci-après.



Source : <https://www.dst.dk/en/Statistik/emner/transport/godstransport/godstransport-med-lastbil>

Le réseau ferroviaire

Le système ferroviaire danois comprend plus de 2 000 km de lignes ferroviaires. Le trafic est essentiellement constitué de voyageurs. Toutefois, un important trafic de transit de marchandises entre la Suède et l'Allemagne existe grâce aux liaisons ferroviaires entre le Jutland, la Fionie, la Sjaelland et surtout la liaison entre Copenhague et Malmö.

Pour le transport de marchandises national, des trains routiers modulaires circulent sur l'ensemble du réseau routier de l'État. La majeure partie du transport est réalisé entre le Jutland et la Zélande (est et ouest). Une grande partie de ce transport de marchandises est effectué la nuit.

Ces dernières années, un certain nombre de grands projets ont été menés sur le chemin de fer danois. Les projets apporteront, entre autres, une amélioration significative du transport ferroviaire de marchandises à travers le Danemark. La liaison Fehmarnbelt créera une nouvelle route pour le transport de marchandises entre la Suède et l'Allemagne. L'objectif recherché est l'amélioration du transport ferroviaire de marchandises en Europe du Nord. Outre la liaison Fehmarnbelt, une extension de la capacité à Ringsted, un nouveau corridor ferroviaire sud et une double voie entre Tinglev et Padborg sont les projets les plus importants pour le transport ferroviaire de marchandises³.

Volume de marchandises transportées par réseau ferroviaire au Danemark en 2020 et 2021 (en milliers de tonnes)

| | 2020T1 | 2020T2 | 2020T3 | 2020T4 | 2021T1 | 2021T2 | 2021T3 | 2021T4 |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Transport national | 210 | 289 | 259 | 220 | 133 | 105 | 142 | 169 |
| Transport international | 478 | 413 | 382 | 425 | 384 | 396 | 353 | 377 |
| Transit | 1 664 | 1 506 | 1 360 | 1 410 | 1 209 | 1 176 | 1 155 | 1 294 |

Source: Statsvejnettet 2020_web, Danmark fremad - Infrastrukturplan 2035

³ <https://www.dst.dk/en/Statistik/emner/transport/godstransport/godstransport-med-tog>

Les voies navigables

De nombreuses voies navigables ont été redirigées et transformées par des canaux artificiels, principalement à des fins agricoles et non pour faciliter le transport de marchandises à grande échelle. Plusieurs villes ont des canaux artificiels pour le transport de personnes, notamment pour le développement touristique.

Le transport de marchandises par voies navigables est quasiment inexistant au Danemark.

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Administrations de tutelle

Le ministère des Transports

Le ministère danois des Transports (*Transportministeriet*) est chargé de coordonner et de réaliser la politique des transports du Danemark.

Le ministère est dirigé par un Secrétaire permanent. Il emploie environ 140 personnes. L'administration et la gestion quotidienne des tâches et des missions dans le domaine des transports sont effectuées par un certain nombre d'institutions, d'agences exécutives, de sociétés de conseils et de conseils d'administration. En comptant chaque institution et chaque entreprise, le ministère emploie environ 40 000 personnes

Au niveau central

Le gouvernement central est chargé de :

- l'entretien et la planification général du réseau routier ;
- la majorité des trains et des réseaux ferroviaires ;
- le système de métro ;
- la gestion des ports ;
- l'aviation, les aéroports et les services postaux.

Au niveau régional

Les autorités régionales sont chargées de :

- la création d'entreprises de transport ;
- la fixation des tarifs et des systèmes de billetterie ;
- la coordination et la planification ;
- les chemins de fer privés ;
- le transport individuel de personnes handicapées ;
- les systèmes de transport intelligents ;
- l'infrastructure numérique ;
- l'aide au transport pour les personnes handicapées.

Au niveau local

Les autorités municipales sont chargées de :

- financement du transport local par autobus ;
- le réseau routier local.

Environ 5 % de toutes les routes sont des routes nationales, tandis que les 95 % restants appartiennent principalement à des municipalités locales⁴.

La Direction Danoise des routes (qui dépend du ministère des Transports)

« Vejdirektoratet » ou la Direction danoise des routes est responsable du réseau routier national du Danemark, qui comprend des autoroutes, un certain nombre de routes principales et de nombreux ponts du pays – un total d'environ 4 000 kilomètres.

Le rôle de la Direction des routes se compose de la manière suivante :

- Planification
- Construction et exploitation
- Trafic et gestion⁵

Organisations professionnelles

Danish Transport and Logistics Association (DTL)

DTL est l'association professionnelle la plus importante pour les transporteurs danois.

L'objectif de DTL est de protéger les intérêts des transporteurs et de conseiller les membres de DTL.

DTL fait également partie de la Nordic Logistics Association (NLA) basée à Bruxelles, un regroupement des fédérations professionnelles danoise, suédoise, finlandaise et norvégienne.

NLA travaille également en étroite collaboration avec les organisations de transporteurs français (FNTR) et allemandes (BGL), et partage le même bureau à Bruxelles.

ITD

ITD est une association d'entreprises privées pour les entreprises professionnelles de transport et de la logistique. ITD conseille et crée des réseaux pour environ 700 entreprises membres. Elle veille sur les intérêts politiques de l'industrie du transport et de la logistique au niveau national et international

Organisations syndicales

3F

Le syndicat 3F est le syndicat le plus important et le plus puissant du Danemark avec le plus de conventions collectives. 3F fonctionne avec 194 conventions collectives sectorielles, dont celle du transport routier de marchandises.

⁴ <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Denmark-Transport.aspx>

⁵ <https://www.vejdirektoratet.dk/english/sektion/information-english>

LE TRM DANOIS- DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon danois en 2022

| 2022 | Marchandises transportées | Tonnes-kilomètres réalisées | | Distance moyenne | Véhicules.km réalisés |
|---|---------------------------|-----------------------------|---------------|------------------|--------------------------|
| | milliers de tonnes | millionst.km | % | km | millions de véhicules.km |
| TOTAL | 174 842 | 15 162 | 100,0% | 87 | 1 364 |
| Transport national | 170 943 | 12 755 | 84,1% | 75 | 1 198 |
| Transport international | 3 898 | 2 407 | 15,9% | 617 | 166 |
| <i>dont transport international marchandises chargées au Danemark</i> | 2 134 | 1 615 | 10,7% | 757 | 115 |
| <i>dont transport international marchandises déchargées au Danemark</i> | 1 135 | 544 | 3,6% | 479 | 34 |
| <i>dont transport international entre pays tiers</i> | 151 | 119 | 0,8% | 788 | 9 |
| <i>dont cabotage</i> | 478 | 129 | 0,9% | 270 | 8 |

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises danois est majoritairement orienté vers le national. Son activité nationale représente plus de 84 % du total.

Évolution du TRM sous pavillon danois

Evolution du TRM sous pavillon danois millions de tonnes-kilomètres

| En millions de tonnes-kilomètres | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | TCAM* |
|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| TOTAL | 15 018 | 16 120 | 16 679 | 16 072 | 16 184 | 15 500 | 16 094 | 15 502 | 14 998 | 14 991 | 14 686 | 15 342 | 15 162 | 0,08% |
| Transport national | 10 573 | 12 025 | 12 292 | 12 217 | 12 943 | 12 532 | 13 037 | 12 577 | 12 075 | 12 165 | 12 407 | 12 863 | 12 755 | 1,58% |
| Transport international | 4 445 | 4 095 | 4 387 | 3 855 | 3 241 | 2 969 | 3 057 | 2 925 | 2 923 | 2 826 | 2 279 | 2 479 | 2 407 | -4,98% |

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Entre 2010 et 2022, le transport routier de marchandises danois est marqué par une baisse importante et continue de son activité internationale, près de -5%/an sur la période. Concernant son activité nationale, celle-ci semble résister avec un taux de croissance annuel moyen de près de +1,6%/an. Il convient également de noter que sur la période étudiée, la part de l'activité nationale semble se stabiliser autour de 84 % de l'activité totale.

Cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon danois représente près de 5,4 % du transport routier international en 2021 et fait face à une baisse continue de son activité sur la période. Le Danemark est le 24^e pays caboteur dans l'Union européenne, il cabote très peu⁶.

⁶ CNR – Classement TRM européen 2021

Le cabotage sous pavillon danois dans les 4 principaux pays cabotés

| En millions de tonnes-kilomètres | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | TCAM* |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-----------|-------------|---------|
| Cabotage sous pavillon danois | 389 | 321 | 361 | 385 | 245 | 216 | 176 | 171 | 126 | 99 | 129 | -10,45% |
| en Allemagne | 113 | 91 | 89 | 106 | 56 | 57 | 21 | 47 | 13 | 13 | 23 | -14,72% |
| en Suède | 135 | 100 | 106 | 90 | 108 | 51 | 76 | 44 | 83 | 64 | 75 | -5,71% |
| en Norvège | 43 | 73 | 88 | 85 | 31 | 36 | 37 | 30 | 23 | 20 | 26 | -4,91% |
| en France | 66 | 44 | 44 | 78 | 45 | 65 | 22 | 34 | | | 2 | -29,51% |
| Part du cabotage dans le transport du pavillon danois % | 2,33 | 2,00 | 2,23 | 2,48 | 1,52 | 1,39 | 1,17 | 1,14 | | | 0,85 | - |

Source: Eurostat

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Entreprises de TRM

Evolution du nombre d'entreprises, de salariés et du chiffre d'affaires du secteur du TRM danois

| Année | Nombre d'entreprises de TRM | Chiffres d'affaires, en millions d'euros | Nombre de salariés |
|-------|-----------------------------|--|--------------------|
| 2011 | 5 541 | 5 022 | 29 562 |
| 2012 | 5 260 | 5 574 | 30 306 |
| 2013 | 4 910 | 5 296 | 29 230 |
| 2014 | 4 696 | 5 411 | 30 180 |
| 2015 | 4 595 | 5 609 | 32 270 |
| 2016 | 4 651 | 5 692 | 26 009 |
| 2017 | 4 644 | 5 993 | 27 080 |
| 2018 | 4 680 | 6 084 | 28 044 |
| 2019 | 4 603 | 6 233 | 27 456 |
| 2020 | 4 424 | 6 366 | 28 210 |

Source: Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM au Danemark baisse entre 2011 et 2020 de -2,47 %/an. A l'inverse, le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises augmente sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de +2,67 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur est quant à lui en hausse jusqu'en 2015 puis amorce une baisse plus ou moins régulière jusqu'en 2020.

Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) au Danemark

| Classes d'effectif | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| De 0 à 1 salarié | 3 235 | 2 884 | 2 774 | 2 660 | 2 736 | 2 713 | 2 763 | 2 700 | 2 461 |
| De 2 à 9 salariés | 1 581 | 1 598 | 1 454 | 1 439 | 1 525 | 1 528 | 1 539 | 1 553 | 1 553 |
| De 10 à 19 salariés | 339 | 330 | 349 | 352 | 323 | 344 | 332 | 322 | 345 |
| De 20 à 49 salariés | 240 | 235 | 236 | 256 | 211 | 214 | 222 | 221 | 226 |
| De 50 à 249 salariés | 98 | 97 | 107 | 110 | 88 | 89 | 89 | 86 | 93 |
| 250 salariés et plus | 7 | 6 | 8 | 10 | 5 | 6 | 8 | 8 | 8 |
| Total | 5 500 | 5 150 | 4 928 | 4 827 | 4 888 | 4 894 | 4 953 | 4 890 | 4 686 |

Source: Eurostat

Les entreprises danoises de TRM et de déménagement de moins de 10 salariés représentent près de 86 % du secteur. Le secteur du transport routier de marchandises danois est atomisé.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Danemark, 2020

| | |
|---|---------|
| Nombre d'entreprises | 4 424 |
| CA - millions € | 6 366 |
| Dépenses de personnel salarié - millions € | 1 742 |
| <i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i> | 1 592 |
| <i>dont charges sociales - millions € (b)</i> | 150 |
| Taux de charges patronales apparent (b/a) (hors pécule de vacances) | 9,4% |
| Nombre de personnes occupées | 30 536 |
| <i>dont personnes occupées non rémunérées</i> | 2 326 |
| <i>dont salariés</i> | 28 210 |
| <i>part des salariés dans l'effectif total</i> | 92,4% |
| Nombre moyen de personnes occupées par entreprise | 7 |
| Coût moyen du personnel salarié en € | 61 800 |
| Valeur ajoutée par salarié en € | 84 900 |
| CA par personne occupée | 208 500 |
| Investissement par personne occupée en € | 10 900 |
| Taux d'investissement (Investissement/VA) | 14,0% |

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Parc de véhicules au Danemark

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Porteurs | 456 386 | 446 968 | 431 567 | 426 964 | 423 958 | 425 327 | 423 809 | 417 585 | 408 094 | 403 943 |
| Tracteurs routiers | 12 862 | 12 589 | 12 858 | 12 867 | 13 127 | 13 640 | 14 130 | 14 539 | 14 584 | 14 674 |
| Remorques et semi-remorques | 913 054 | 937 821 | 962 456 | 988 872 | 1 016 936 | 1 047 451 | 1 077 471 | 1 106 044 | 1 130 105 | 1 165 317 |

Source: Eurostat

Le parc de tracteurs tend à s'accroître sur la période 2011-2020, +1,48 %/an en moyenne ainsi que les remorques et semi-remorques, +2,75 %/an. A l'inverse, les porteurs affichent une légère baisse, - 1,35 %/an.

Caractéristiques techniques des véhicules et spécificités danoises et nordiques⁷

A l'instar de ses voisins suédois et danois, le pavillon danois exploite souvent des véhicules de type EMS pour ses opérations de transport dans les pays scandinaves. Pour rappel, la directive 2002/7/CE du 18 février 2002 apporte une dérogation importante à la directive européenne 96/53/CE qui fixe le poids et la longueur maximum des véhicules routiers autorisés en trafic national et international en Europe, à savoir 18,75 mètres et 40 tonnes. Elle prévoit que les États membres puissent autoriser, pour certaines opérations de transport national et international, des véhicules ayant des dimensions qui s'écartent des standards officiels. Une possibilité est ainsi donnée de déroger dans les limites de 60 tonnes et de 25,25 m avec un système d'ensembles routiers compatibles. Ce dispositif est appelé European Modular System ou EMS.

Actuellement 5 pays de l'Union européenne autorisent l'EMS : la Suède, la Finlande, les Pays-Bas, le Danemark ainsi que l'Allemagne (avec un poids maximum autorisé de 44 tonnes).

La combinaison EMS permet donc d'atteindre une longueur de 25,25 mètres et un poids maximal de 60 tonnes. La charge utile de référence est considérée à 25 tonnes pour un ensemble de PTAC de 40 tonnes, à 29 tonnes pour un ensemble 44 tonnes et à 38 tonnes pour un ensemble 60 tonnes, soit un gain de charge utile de +50 % par rapport au standard UE à l'international (40 tonnes de PTAC). Le gain en nombre de palettes est équivalent, celui en volume atteint +60 %.

Toutefois, pour l'activité internationale en dehors de l'Europe du Nord, et à l'inverse des autres pavillons scandinaves, les transporteurs danois disposent de matériel de transport leur permettant d'exercer au sein de la zone du sud de l'Europe, à savoir le tracteur semi-remorque 5 essieux avec suspensions pneumatiques, exploité à 40 tonnes. Aussi, afin de pouvoir comparer le pavillon danois aux autres pavillons européens étudiés par le CNR, le choix s'est porté sur les transporteurs réalisant en partie du transport intra-européen hors zone scandinave. Le choix s'est porté sur les tracteurs semi-remorques pour étudier les coûts de transport danois.

1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU DANEMARK

FORMES D'ENTREPRISES

Société à responsabilité limitée

Une société à responsabilité limitée peut être créée au Danemark par au moins un actionnaire, quelle que soit sa résidence. Le capital social minimum pour la création d'une société à responsabilité limitée au Danemark est de 40 000 DKK et ce montant est divisé en actions. Ces actions ne sont ni négociables, ni transférables. Les actionnaires de cette société ne sont responsables que dans la mesure de leur propre apport.

Société anonyme

Au moins un fondateur est requis pour la création d'une société anonyme avec la condition de fournir un capital social minimum de 400 000 DKK. Les actionnaires ne sont pas responsables des obligations de la société. Ce type de société fournit également des actions à ses membres, mais elles peuvent être offertes au grand public par opposition à la société à responsabilité limitée au Danemark.

Société en nom collectif

Il est nécessaire qu'au moins deux membres conviennent de la mise en place d'un partenariat. Les fondateurs peuvent être des personnes physiques ou morales, et ils assument l'entière responsabilité des obligations de la société. En fait, c'est la principale caractéristique d'une société en nom collectif. Il est obligatoire pour une société en nom collectif au Danemark d'être inscrite au registre du commerce danois.

Société en commandite

Une société en commandite au Danemark a des similitudes et des différences avec une société en nom collectif. Au moins deux associés doivent signer un accord afin de créer une société en commandite et ils peuvent être des personnes physiques ou morales. La caractéristique de ce type d'entreprise est qu'au moins un associé est un associé général et au moins un est limité, avec une responsabilité limitée dans la mesure de sa propre contribution. L'inscription au registre du commerce danois est également obligatoire.

Entreprise individuelle

Un individu qui veut créer une entreprise au Danemark par lui-même est appelé un propriétaire unique. L'associé unique est entièrement responsable des obligations de la société. Les biens personnels de l'individu ne sont pas protégés contrairement à la société à responsabilité limitée.

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Le taux d'imposition des sociétés au Danemark est de 22 %, ce qui place le Danemark en dessous du niveau moyen de l'OCDE et de l'UE.

Fait unique parmi les pays nordiques, le Danemark n'a pas de double imposition pour les entreprises danoises ayant des succursales à l'étranger. En conséquence, le Grand Copenhague est un endroit très attractif pour l'établissement d'un siège social en Scandinavie.

TVA

Le taux de la TVA est de 25 % au Danemark. Il n'existe pas de taux réduit.

Taxe à l'essieu

Montant de la taxe à l'essieu au Danemark pour un ensemble tracteur semi-remorque 5 essieux

| | Suspensions pneumatiques | Autres types de suspensions |
|-------------|--------------------------|-----------------------------|
| < 38 000 kg | 2 769 DKK | 3 854 DKK |
| ≥ 38 000 kg | 3 854 DKK | 5 239 DKK |

Source: ACEA 2021

Au Danemark, le montant de la taxe à l'essieu pour un ensemble articulé tracteur et semi-remorque 5 essieux (2X3) avec suspensions pneumatiques s'élève à 3 854 DK/an, soit 518 €/an.

Eurovignette

Au Danemark, comme au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suède, les poids lourds doivent s'acquitter d'un droit d'usage, appelé « Eurovignette », pour pouvoir circuler sur les autoroutes ou routes assimilées.

Les véhicules concernés par la vignette sont les véhicules de transport de marchandises, circulant même à vide, dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 12 tonnes.

Eurovignette – Taux annuels en vigueur en 2023

| Classe d'émissions | 1–3 essieux | 4 essieux ou plus |
|---------------------------|-------------|-------------------|
| Euro 0 | 1.407,00 | 2.359,00 |
| Euro 1 | 1.223,00 | 2.042,00 |
| Euro 2 | 1.065,00 | 1.776,00 |
| Euro 3 | 926,00 | 1.543,00 |
| Euro 4 | 842,00 | 1.404,00 |
| Euro 5 | 796,00 | 1.327,00 |
| Euro 6 ou moins polluants | 750,00 | 1.250,00 |

Source : <https://www.eurovignettes.eu>

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, le Danemark a mis en place un système de droits d'accises. Au 1^{er} avril 2023, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 44,37 €/hl⁷. Il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel au Danemark.

⁷ CNR – Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe, situation au 1^{er} avril 2023

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Convention collective

La principale convention collective pour le transport routier de marchandises est celle de 3F. Au Danemark, le marché du travail est régi par les conventions collectives. Elles sont le résultat de négociations entre employeurs et employés.

Le secteur des transports fonctionne avec plus de 40 conventions collectives différentes qui régissent le salaire et les conditions de travail. Les conventions collectives garantissent des conditions de travail décentes et donnent des droits tels que la retraite, le pécule de vacances, le paiement de 5 jours fériés, l'indemnité de jour férié, l'indemnité de maladie, etc. Par conséquent, il est important que l'employeur ait adhéré à une convention collective.

Rémunération

Salaires conventionnels

Salaire de base selon ancienneté d'un conducteur international danois en 2021

| Catégorie conducteur international | Salaire (DKK/jour) | Salaire (DKK/heure) |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|
| Nouvel employé | 996,16 | 41,50 |
| Plus de 9 mois d'ancienneté | 1 075,21 | 44,80 |
| 3 ans d'ancienneté et plus | 1 115,21 | 46,47 |

Source: Convention collective 3F 2021

Le salaire de base retenu pour la constitution du profil type est celui d'un conducteur international de plus de 3 ans d'ancienneté (moyenne relevée 7 ans). Un taux horaire de 46,47 DKK est ainsi appliqué, soit 6,25 €/h. Les conducteurs danois affectés à l'international sont payés 24 heures quel que soit le temps de service réalisé, soit 150 €/jour. Une moyenne de 480 heures, soit 20 jours, a été relevée sur les fiches de paie transmises.

Revenu kilométrique

La convention collective danoise 3F définit également un revenu kilométrique qui vient s'ajouter au salaire de base. Il est dû pour tous les kilomètres réalisés en dehors du territoire danois.

En 2021, un montant de 0,5768 DKK par kilomètre s'applique aux conducteurs internationaux, soit 0,08 €/h.

Heures supplémentaires

Pour les conducteurs affectés au transport domestique, les heures travaillées au-delà des 37 heures hebdomadaires sont payées en heures supplémentaires comme suit :

- Entre la 37^e et la 42^e heure de la semaine, le supplément montant s'élève à 38,76 DKK (5,21 €).
- A partir de la 42^e heure de la semaine, le supplément atteint 95,21 DKK (12,80 €).

Les conducteurs danois affectés à l'international ne sont pas concernés par le paiement des heures supplémentaires. Ils sont en effet payés 24h pour chaque jour travaillé quel que soit le temps de service réalisé. Ce mode de rémunération permet de compenser les heures supplémentaires réalisées. Une moyenne de 480 heures soit 20 jours travaillés a été observée.

Travail du samedi, dimanche et jours fériés

En 2021, une majoration de salaire de 18,83 DKK/heure est prévue, soit 2,53 €/h.

Indemnité horaire au chargement et au déchargement

La convention collective prévoit également une indemnité pour le conducteur en cas de chargement et déchargement de marchandises. En 2021, elle s'élève à 89,63 DKK, soit 12,05 €/h.

Congés payés

Les employés accumulent 2,08 jours de congés payés par mois et, par conséquent, 25 jours de congés payés par année

En vertu de la loi Lov nr60 af 30/01/2018, l'année de vacances s'étend du 1^{er} septembre au 31 août de l'année suivante (12 mois). Toutefois, la période pendant laquelle les vacances peuvent être prises est prolongée jusqu'à 16 mois, ce qui signifie qu'un employé peut prendre des vacances pendant l'année de vacances + 4 mois supplémentaires, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre.

En plus des cinq semaines de vacances prévues par la loi, les employés se voient souvent accorder une sixième semaine de vacances ou des jours fériés spéciaux conformément à un accord avec leur employeur ou à une convention collective⁸.

Pendant la période de congés, un revenu minimum est garanti aux conducteurs s'élevant à 14 500 DKK, soit 1 950 €.

Indemnités de déplacement

L'indemnité pour les déplacements à l'international s'élève à 532 DKK par jour (71,5 €/j).

Pour les déplacements de moins de 15 heures, s'applique un montant forfaitaire de 101,88 DKK (13,70 €) pour un nouveau conducteur international, de 107,15 DKK (14,41 €) pour un conducteur international de plus de 9 mois d'ancienneté, et de 109,81 DKK (14,77 €) pour un conducteur international de plus de 3 ans d'ancienneté.

Au Danemark et à l'international, l'indemnité de déplacement horaire s'élève à 21,71 DKK (2,92 €) pour un conducteur danois expérimenté. Cette indemnité est calculée dès le début de l'opération de transport. Le paiement de l'indemnité de déplacement s'arrête lorsque le conducteur reste au moins 3 heures à son domicile. Sur l'ensemble des fiches de paie collectées, les conducteurs routiers perçoivent une indemnité de déplacement pour chaque heure payée, soit 480h sur le profil type étudié.

Cotisations sociales

Pour l'employeur

Il existe des montants forfaitaires de cotisations sociales à des fonds particuliers au Danemark. Ces paiements sont fixés en DKK, plutôt qu'en pourcentage du revenu d'un individu. L'employeur et l'employé sont tenus par la loi de cotiser à ces fonds sociaux :

⁸ https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/dk/pdf/DK-2019/01/New_Danish_Holiday_Act.pdf

ATP : pension complémentaire liée au travail, obligatoire pour les personnes qui travaillent au moins 9 heures par semaine. La cotisation varie entre 94,65 DKK (12,73 €) et 284 DKK (38,19 €) par mois. Elle est due pour chaque salarié de 16 ans et plus. La cotisation, variable en fonction du nombre d'heures travaillées, est versée pour un tiers par le salarié et pour deux tiers par l'employeur⁹.

AUB: Contributions des employeurs qui financent l'apprentissage et la formation professionnelle qui s'élèvent à 3 213 DKK par an (432,03 €/an), soit 36 €/mois.

AES: Contributions des employeurs aux accidents du travail et aux maladies professionnelles. L'employeur verse une prime à une caisse d'assurance privée agréée. Les montants varient entre 1 176 DKK (158,13 €/an) et 24 441 DKK par an (3 286,41 €/an), en fonction du secteur d'activité et du risque lié. Un montant de 15 470 DKK par an (2 080,13 €/an) est prévu pour les chauffeurs routiers, soit 173,34 €/mois.

FIB: Financement de la cotisation ATP pour les personnes sans emploi en raison d'une maladie, d'un congé de maternité ou d'un chômage.

Pécule de vacances (*Feriepenge*) : 12,5 % du salaire de l'employé. Le pécule de vacances équivaut à 2,08 jours de vacances pour chaque mois de travail. Il est cumulé de septembre à août de l'année suivante, soit pendant 12 mois. Le pécule de vacances peut ensuite être utilisé de septembre à décembre de l'année suivante, soit pendant 16 mois. Il est versé à une caisse de congés payés qui assure ensuite le paiement du pécule de vacances pendant les congés du salarié. Le pécule de vacances, avant versement, est soumis à la cotisation « AM-bidrag », soit 8 % et à l'impôt sur le revenu.

Pour l'employé

ATP : Pension complémentaire liée au travail. Voir ci-dessus.

Cotisation chômage : Également connue sous le nom d'«AM-bidrag », elle couvre les employés en cas de chômage, de maladie et de dépenses de formation. La cotisation est de 8 % du salaire de l'employé. Cette cotisation est déduite du salaire brut avant que d'autres impôts ne soient calculés.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Au Danemark, les assurances maladie, maternité, invalidité-vieillesse-survivants et les prestations familiales sont financées par les impôts et non par les cotisations sociales.

Les salariés et indépendants sont également soumis à une contribution au marché du travail correspondant à 8 % de leurs revenus bruts. Il ne s'agit pas d'une cotisation sociale à proprement parler mais d'un impôt sur le revenu. Dans le cas d'un emploi salarié, cette contribution est déduite du salaire par l'employeur et recouvrée par l'Administration fiscale¹⁰.

Au Danemark, les particuliers sont soumis à différents impôts : l'impôt national sur le revenu, l'impôt municipal et l'impôt sur le marché du travail.

Tous les types de revenus renseignés ci-après sont soumis aux différents impôts :

⁹ <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/danemark.html>

¹⁰ <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/danemark.html>

- Revenu personnel (salaire, prestations en nature, revenu de travail indépendant, pension de retraite, etc.).
- Revenu du capital (revenu d'intérêts, charges d'intérêts, gain en capital net imposable, etc.).
- Revenu imposable (revenu personnel ajouté au revenu du capital et ajusté pour certaines déductions détaillées).
- Revenu des actions (dividendes, gains en capital sur les actions).
- Valeur de la propriété (valeur de la propriété située au Danemark ou à l'étranger).

Les différents types de revenus sont soumis à des impôts différents et sont par conséquent imposés à des taux différents. Cela signifie également que la valeur d'une déduction diffère en fonction du revenu dans lequel la déduction peut être faite.

Inventaire des impôts existants au Danemark en 2021 et soumis aux particuliers

| Impôts 2021 | Base de revenu | Taux d'imposition |
|--------------------------------|--------------------|-------------------|
| Impôt sur le revenu | | |
| Taux le plus bas | Revenu personnel | 12,11% |
| Taux le plus haut | Revenu personnel | 15,00% |
| Impôts locaux | | |
| Impôt local (moyenne) | Revenu imposable | 24,97% |
| Impôt sur le marché du travail | Revenu personnel | 8,00% |
| Impôt sur les actions | | |
| 0 à 56 500 DKK | Revenu des actions | 27,00% |
| Plus de 56 500 DKK | Revenu des actions | 42,00% |

Source: PWC

Tranches d'imposition à l'impôt sur le revenu 2021

| Revenu (DKK) | Chômage (obligatoire) | Taux impôt sur le revenu |
|------------------|-----------------------|--------------------------|
| 0 - 50 542 | 8% | 0% |
| 50 543 - 544 799 | 8% | 12,11% |
| Plus de 544 800 | 8% | 15% |

Source: PWC

Au Danemark, ne sont pas soumises à l'impôt sur le revenu les personnes percevant moins de 50 542 DKK/an (6 796 €/an).

2. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL DANOIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2021, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM danois à l'international. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers danois (voir ci-après et page 30).

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

2.1. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès d'entreprises danoises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

| | Nombre de véhicules | Nombre de conducteurs | Principaux marchés | Chiffre d'affaires |
|---------------|---------------------|-----------------------|--|--------------------|
| Entreprise 1 | 118 | 150 | Suède, Norvège, Allemagne, Pays-Bas, Italie | 134 462 821 € |
| Entreprise 2 | 15 | 15 | Allemagne, Norvège, Suède | 53 785 128 € |
| Entreprise 3 | 21 | 30 | Allemagne, Suède | 40 338 846 € |
| Entreprise 4 | 48 | 52 | Norvège, Suède, Royaume-Uni, Union européenne | 12 101 654 € |
| Entreprise 5 | 25 | 25 | Allemagne, Suède | 23 996 773 € |
| Entreprise 6 | 40 | 43 | Suède, Finlande, Norvège | 21 514 051 € |
| Entreprise 7 | 10 | 11 | Allemagne, Norvège, Suède | 14 790 910 € |
| Entreprise 8 | 2 | 3 | Italie, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Suède | 67 231 411 € |
| Entreprise 9 | 14 | 15 | Suède, Norvège, Finlande, Allemagne | 1 999 731 € |
| Entreprise 10 | 11 | 18 | Suède | 2 599 650 € |
| Entreprise 11 | 3 | 3 | Union européenne, France, Allemagne, Italie, Espagne, Belgique, Pays-Bas | 874 008 € |
| Entreprise 12 | 16 | 16 | Allemagne, Pays-Bas, Belgique, France, Suède, Norvège | 4 706 199 € |

Taux de conversion : 1 € = 7,437 DKK au 31 décembre 2021

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international.

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

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

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 220 et 242 jours, avec une

concentration autour de 232 jours par an. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 150 000 km, avec une concentration autour de 127 500 km par an. Les différences de kilométrages observés entre les entreprises visitées s'expliquent principalement par leurs marchés. La majorité des entreprises rencontrées ont pour principaux marchés ses voisins, l'Allemagne et la Suède. Certaines, du fait de leurs activités (fruits et légumes, fleurs), ont pour principaux marchés le sud et l'ouest de l'Europe.

La durée de conservation des tracteurs sur l'activité internationale est comprise entre 3 et 9 ans, avec une concentration autour de 6 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Il existe deux modalités de financement observées : l'autofinancement, le crédit bancaire et le leasing. La grande majorité des entreprises rencontrées ont recours au leasing pour l'achat de leurs véhicules. Ils privilégient ainsi le leasing sur 36 à 72 mois avec une concentration autour de 60 mois. Les véhicules sont conservés 1 année supplémentaire après la fin du contrat.

Le ratio semi-remorque/tracteur relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,48.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs danois se situe autour de 111 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 23 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur une période de 60 mois.

La durée de détention d'un tracteur est de 6 ans et de 10 ans en moyenne pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 1,5 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 19 806 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,48.

CARBURANT

Concernant l'achat de carburant, les entreprises danoises s'approvisionnent en grande majorité au Danemark, de l'ordre de 95 %. En 2021, elles paient en moyenne 1,132 € HT le litre de carburant au Danemark. Pour les 5 % restant, les transporteurs rencontrés privilégient l'achat en Allemagne ou en Suède suivant leurs marchés. Un approvisionnement en Allemagne est privilégié pour le transport intra-européen (prix moyen de 1,167 €/l). Plusieurs entreprises ont toutefois déclaré s'approvisionner en totalité au Danemark.

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 1,133€ HT.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Sur la base des entretiens menés, les pratiques en matière de maintenance et d'entretien des véhicules semblent se répartir de façon égale entre ateliers intégrés et externalisation. Les montants varient fortement dans les entreprises visitées entre 3 500 € et 15 000 € par an et par ensemble. Le montant annuel de l'entretien-réparations retenu pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 6 700 €/an.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 720 € à 5 200 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques) ou de la marque choisie, mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. Les entreprises réalisant également du transport international dans les pays nordiques, en Suède et Norvège, ont un coût des pneumatiques plus élevé que les autres. La moitié des entreprises interrogées déclarent posséder un contrat pour l'entretien et le changement de leurs pneumatiques, pour les autres, elles font le choix d'assurer l'entretien de leurs pneumatiques directement dans leur atelier.

D'après les déclarations des transporteurs danois, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 700 €.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 6 700 € et 21 500 €. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Cette hausse s'explique notamment par la multiplication des pays ayant recours à la taxe kilométrique, comme la Belgique, et par l'augmentation généralisée des tarifs routiers, comme pour la Maut en Allemagne, marchés et pays de passage du pavillon danois.

Le montant retenu intègre l'Eurovignette qui est utilisée aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Suède et au Danemark.

Le coût annuel des péages est estimé à 15 400 € pour une entreprise danoise type active à l'international et ayant un marché principalement intra-européen, vignettes comprises.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 2 015 € par an et par ensemble à 4 800 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques pour leurs véhicules. Seules deux entreprises ont déclaré assurer au tiers leurs véhicules.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 2 770 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 518 € par an pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Elle reste inchangée.

COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 4 et 10 % du coût de revient total du véhicule. Un pourcentage de 7 % du coût de revient du véhicule est retenu dans les calculs.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs au Danemark ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs danois et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos à la frontière germano-danoise. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats danois, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

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

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 213 jours, la fourchette se situant entre 210 jours et 231 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 5 semaines. La totalité des conducteurs rencontrés déclarent bénéficier d'une sixième semaine de congés payés. Ces jours de congés sont souvent pris en été et pendant les fêtes de fin d'année. Les conducteurs travaillent donc 10,5 mois effectifs par an.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs danois affectés à l'activité internationale réalisent en général une quinzaine de découchers par mois et dans la grande majorité des cas rentrent chez eux toutes les semaines.

Le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 115 500 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 118 500 km. La valeur retenue est de 117 000 km par an. Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,09.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

La rémunération des conducteurs est encadrée par la convention collective 3F. Aucune entreprise visitée, ni conducteur interrogé, ne semble y déroger.

Pour rappel, le calcul s'établit en prenant en compte les barèmes minima de salaires bruts, soit 46,47 DKK/heure (6,25 €/h) pour un conducteur ayant une ancienneté moyenne de 7 ans (moyenne relevée auprès des entreprises et conducteurs interrogés). Une journée travaillée est payée 24h comme observé sur les fiches de paie collectées et conformément à la convention collective 3F. Un total de 480 heures est retenu pour le profil type correspondant à 20 jours travaillés. Ces heures viennent compenser largement les heures supplémentaires réalisées (entre 50 et 55h par semaine indiquées par les responsables des entreprises visitées). Viennent ensuite s'ajouter un revenu kilométrique s'élevant à 0,5758 DKK/km (0,08 €/km), et une indemnité pour les jours travaillés le week-end ou les jours fériés (18,83 DKK/heure).

Les indemnités de déplacement s'élèvent à 2,92 €/heure et sont versées pour toutes les heures payées comme relevé sur l'ensemble des fiches de paie collectées.

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

| Profil type conducteur international - Danemark 2021 | | | | | |
|---|---------------|---|---|---------------|--------------------|
| Caractéristiques | | <ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international de courte et moyenne distance. - Les conducteurs internationaux sous contrat danois rentrent chez eux tous les week-ends. - Les principaux marchés sont l'Allemagne et la Suède. Le profil type retenu prend le cas d'un conducteur réalisant la majorité de son activité en intra-européen (sud de l'Europe). - Congés payés annuels de 6 semaines pris en totalité. - Profil d'un conducteur international sous contrat danois payé 480h soit 20 jours. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe conforme à la convention collective en vigueur (salaire de base + revenu kilométrique), complété d'une part variable, constituée d'indemnités de déplacement, non soumise à cotisations et impôt. - Les indemnités de déplacement s'élèvent à 2,92 €/h et sont versées pour toutes les heures payées (soit 480h dans ce profil type). - Pécule de vacances versé par l'employeur à une caisse de congés payés équivalent à 12,5 % du salaire mensuel. Ce pécule est soumis à l'impôt sur le revenu et à la cotisation sociale salarié AM-bidrag. Il est versé pendant les congés payés des conducteurs. - Ancienneté retenue de 7 ans. | | | |
| Kilométrage annuel réalisé | | 117 000 km | | | |
| Nombre de jours de travail par an | | 213 | | | |
| Nombre de semaines d'activité par an | | 43 | | | |
| Nombre d'heures de conduite par an | | 1 980 | | | |
| Recomposition du coût d'un conducteur type danois en 2021 | | | | | |
| Reconstitution d'une fiche de paie | | | | | |
| EMPLOYEUR | | | SALARIE | | |
| Salaire Brut | €/mois | 3 668,57 € | Salaire Brut | €/mois | 3 668,57 € |
| Salaire de base selon ancienneté (480h/mois) | €/mois | 3 000,00 € | Salaire de base selon ancienneté (480h/mois) | €/mois | 3 000,00 € |
| Revenu kilométrique - (km réalisés hors du Danemark, soit 75% du kilométrage total) | €/mois | 668,57 € | Revenu kilométrique - (km réalisés hors du Danemark, soit 75% du kilométrage total) | €/mois | 668,57 € |
| Cotisations sociales | | 234,80 € | Cotisations sociales | | 306,22 € |
| ATP - pension complémentaire liée au travail | | 25,46 € | ATP - pension complémentaire liée au travail | | 12,73 € |
| AES - accidents du travail et maladies professionnelles | | 173,34 € | AM-bidrag - contribution au marché du travail | 8,00% | 293,49 € |
| AUB - apprentissage et formation professionnelle | | 36,00 € | | | |
| Feriepense - pécule de vacances | 12,50% | 458,57 € | Salaire après cotisations sociales | | 3 362,36 € |
| | | | Impôt sur le revenu et impôts locaux | | 1 202,31 € |
| Salaire brut chargé | | 3 903,37 € | Salaire net après cotisations et impôts | | 2 160,04 € |
| Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif, 2,92 €/h (soit 10,5 mois dans l'année) | | 1 401,60 € | Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif, 2,92 €/h (soit 10,5 mois dans l'année) | | 1 401,60 € |
| Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité | | 5 304,97 € | Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité | | 3 561,64 € |
| Recomposition du coût annuel d'un conducteur danois en 2021 | | | | | |
| Salaire brut fixe + primes * 10,5 mois | | 38 520,00 € | Salaire brut fixe + primes * 10,5 mois | | 38 520,00 € |
| Feriepense - pécule de vacances* 12 mois | | 5 502,86 € | Feriepense - pécule de vacances net | | 5 062,63 € |
| Cotisations employeurs * 10,5 mois | | 2 465,40 € | Cotisations sociales et impôt annuels | | 18 083,27 € |
| Salaire brut annuel chargé + pécule de vacances | | 46 488,25 € | Salaire net d'impôt annuel | | 25 499,36 € |
| Indemnités * 10,5 mois | | 14 716,80 € | Indemnités * 10,5 mois | | 14 716,80 € |
| Coût total annuel | | 61 205,05 € | Revenu net annuel | | 40 216,16 € |
| Coût horaire de conduite en € | | 30,91 € | Revenu net moyen mensuel | | 3 351,35 € |
| Coût kilométrique en € | | 0,52 € | | | |

Source: études CNR Europe

En 2021, le coût annuel du conducteur danois calculé par le CNR est de près de 61 205 €/an, soit 30,91 € par heure de conduite ou 0,52 € par kilomètre. Le net pour le conducteur est de 40 216 €/an.

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

| Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international (sud et ouest de l'Europe), conditions 2021  | | |
|---|----------|-------------------------------|
| | unité | Danemark <i>Simulation</i> |
| Kilométrage annuel du véhicule | km | 127 500 |
| Nombre de jours d'exploitation | jours/an | 232 |
| Ratio semi-remorque/tracteur | | 1,48 |
| Coût d'un conducteur | €/an | 61 205 |
| Ratio conducteur/tracteur | | 1,09 |
| Coût annuel de détention et de financement du véhicule | €/an | 19 806 |
| Consommation moyenne aux 100 km | litres | 28,7 |
| coût unitaire du carburant, moyenne 2021 | €/litre | 1,1335 |
| Coût annuel du carburant | €/an | 41 477 |
| Pneumatiques | €/an | 3 700 |
| Entretien-réparations | €/an | 6 700 |
| Péages et vignette | €/an | 15 400 |
| Assurance (véhicule) | €/an | 2 770 |
| Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule | €/an | 518 |
| Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure) | | 157 085 |
| Coût rapporté au kilométrage annuel | €/km | 1,23 |
| Coûts de structure | €/an | 11 824 |
| Synthèse - coût de revient | | 168 908 |
| Coût complet rapporté au kilométrage annuel | €/km | 1,32 |

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un ensemble articulé danois 40 tonnes affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,23 €. En y ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 7 % du coût total, le coût complet s'élève à 168 908 €, soit 1,32 € au kilomètre en 2021. La simulation du CNR est conforme avec les déclarations des entreprises danoises qui estiment leur prix de revient dans une fourchette allant de 1,10 €/km à 1,49 €/km, avec une concentration autour de 1,35 €/km pour les entreprises réalisant la majorité de leur activité intra-européenne (sud et ouest de l'Europe). Pour celles ayant pour principaux marchés les pays nordiques, Suède et Norvège, les prix de revient sont plus élevés, autour de 2 €/km (véhicules EMS).

3. BIBLIOGRAPHIE

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

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

Convention collective Transports et logistique danoise - 2021

KPMG – congés payés https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/dk/pdf/DK-2019/01/New_Danish_Holiday_Act.pdf

Eurovignette <https://www.eurovignettes.eu/portal/fr/tariffs/tariffs?reset=true>