

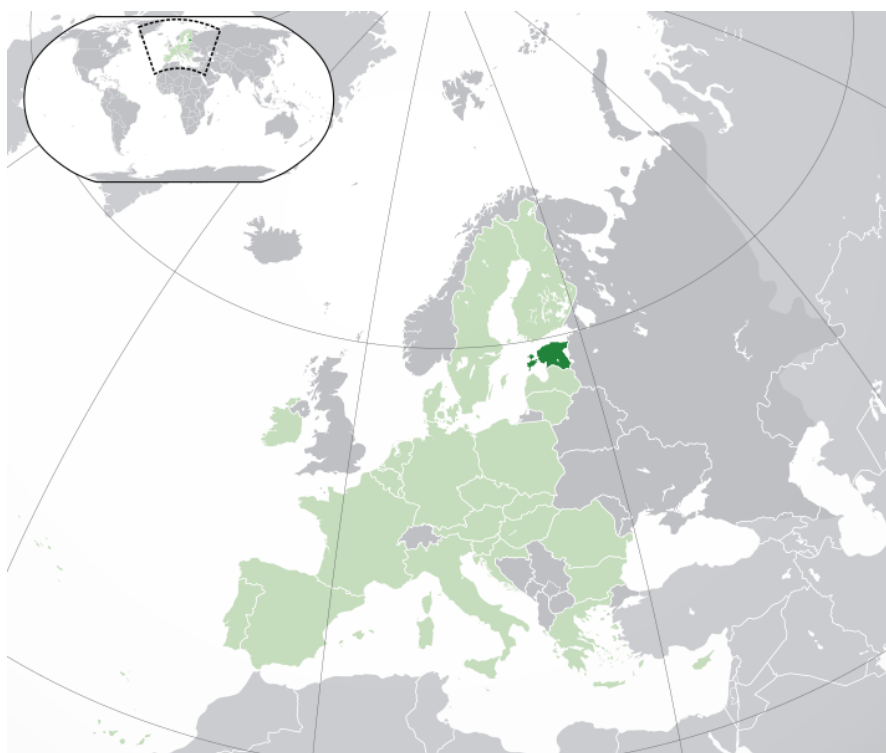


*Comité National Routier*



## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises estonien en 2022





# Comité national routier

## ETUDES EUROPE

### Le transport routier de marchandises estonien

### Étude 2022

Comité national routier - Paris

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



## AVERTISSEMENT

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM estonien réalisée en 2019, cette étude menée en 2022 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont été mises à jour avant la publication en 2025.



## RESUME

Petit pays à l'extrémité Nord de l'Union européenne, l'Estonie possède des particularités importantes tant au niveau fiscal qu'au niveau social et son pavillon affiche des différences structurelles par rapport à ses voisins baltes.

Après s'être longtemps positionné comme un trait d'union entre l'UE et la Russie, le pavillon estonien assume sa taille réduite, laissant de côté la rude concurrence directe avec les pavillons voisins lituanien ou polonais sur le marché européen. Il s'oriente progressivement vers son marché intérieur et une grande partie de son activité internationale s'organise autour des liaisons maritimes entre Tallinn, la capitale estonienne, Helsinki et Stockholm. La frontière russe étant fermée pour la plupart des marchandises non alimentaires depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine, ce marché ne représente désormais plus qu'une infime partie de son activité.

La perte du marché russe semble avoir bouleversé le pavillon estonien. D'abord, en termes de coût, l'avantage concurrentiel dont il bénéficiait grâce aux achats de carburant russe à moindre coût a disparu. Deuxièmement, les conducteurs d'origine russe et ukrainien sont rentrés à leur pays respectif, provoquant une pénurie de main d'œuvre qui, à son tour, a généré de l'inflation sur les salaires. En réponse, le gouvernement a mis en place une augmentation conséquente des indemnités de déplacement, non cotisées, pour amortir la hausse des coûts sociaux. L'inflation galopante, atteignant un record de 25 % en 2022, a également fragilisé les finances des entreprises en raison de la hausse d'autres postes de coût.

En réaction, l'économie estonienne, dans sa globalité, se tourne de plus en plus vers les marchés scandinaves et anglo-saxons. En supprimant l'impôt sur le revenu les sociétés pour les bénéfices non distribués, elle s'oriente vers un libéralisme fiscal ouvert sur le monde. Les secteurs conventionnels, tels que les transports ou l'industrie, laissent leur place à l'informatique, faisant de l'Estonie la nouvelle Silicon Valley européenne. Quant à son pavillon routier, il perd un tiers de son activité globale entre le sommet de 2016 et 2022. Le coût kilométrique du TRM international intra-UE augmente de +26 % entre 2019 et 2022, atteignant 1,22 €/km, soit l'équivalent du coût kilométrique espagnol.





## SOMMAIRE

<b>1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ESTONIEN</b>	<b>11</b>
<b>1.1. L'ESTONIE EN BREF</b>	<b>11</b>
<b>1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESTONIEN</b>	<b>11</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	11
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	16
LE TRM ESTONIEN EN 2022 - DONNEES CLES	18
<b>1.3. PRESENTATION DE LA REGLEMENTATION FISCALE ET SOCIALE EN ESTONIE</b>	<b>22</b>
FORMES D'ENTREPRISES	22
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	22
LA REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	28
<b>2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ESTONIEN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>35</b>
<b>2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES</b>	<b>35</b>
MATÉRIEL DE TRANSPORT – Exploitation	36
MATÉRIEL DE TRANSPORT – Financement	37
CARBURANT	37
ENTRETIEN & REPARATIONS	38
PNEUMATIQUES	39
PEAGES, VIGNETTES ET FERRIES	39
ASSURANCES	39
TAXE A L'ESSIEU	40
COUTS DE STRUCTURE	40
<b>2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>40</b>
CONDITIONS DE TRAVAIL	40
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	41
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT ESTONIEN AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	42
<b>2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL</b>	<b>43</b>
<b>3. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>45</b>



# 1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ESTONIEN

## 1.1. L'ESTONIE EN BREF

Capitale	Tallinn
Superficie	45 227 km <sup>2</sup>
Population	1 374 687 habitants (Eurostat, 2024)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Estonien
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Alar Karis, depuis le 31 août 2021
Premier ministre	Kristen Michal, depuis le 23 juillet 2024
Ministre des infrastructures (chargé des transports)	Kuldar Leis, depuis le 25 mars 2025
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	1 <sup>er</sup> janvier 2011
Sièges au Parlement européen	7 sièges
Commissaire européen	Kaja Kallas, Vice-présidente et haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique
Croissance PIB (%)	- 0,3 % (Eurostat, 2024)
Inflation (%)	+ 4,1 % (Eurostat, 2024)
Taux de chômage (% de la population active)	7,6 % (Eurostat, fin 2024)
Balance commerciale	-3,333 milliards d'euro (2024)
Salaire minimum mensuel brut	886 € par mois (au 1 <sup>er</sup> janvier 2025)

## 1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESTONIEN

### 1.2.1. POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

#### *Politique des transports*

La version 2021-2035<sup>1</sup> de la feuille de route sur les transports estoniens commence par un état des lieux avant de citer quelques objectifs en accord avec ceux de l'UE.

---

<sup>1</sup>[https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-09/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021-2035\\_EN%20%281%29.pdf](https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-09/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021-2035_EN%20%281%29.pdf)

Selon le document, les routes européennes TEN-T seraient particulièrement en bon état, nécessitant tout de même d'importants travaux d'entretien sur les 10 ans à venir. Le réseau principal prévu depuis des décennies devrait enfin être complété à l'horizon 2030. La part du fret ferroviaire est stable et les volumes transitant par les ports estoniens sont en légère progression.

Le trafic autoroutier augmente en moyenne de +4 % par an, contre +14 % entre 2014 et 2017. L'électrification des moyens de transport devient un enjeu majeur mais fait face à des défis techniques et financiers difficilement surmontables à court terme.

En ce qui concerne le transport de marchandises, la priorité est donnée au ferroviaire et au maritime dont le volume devrait augmenter d'un tiers jusqu'en 2035.

Côté routier, la construction des axes autoroutiers Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva et Tallinn-Parnu devrait désengorger les routes nationales, fluidifier la circulation et augmenter la sécurité routière. Un important projet d'investissement concerne l'amélioration de la qualité des routes secondaires. Un autre projet phare est la construction d'un pont pour relier l'île de Muhu à l'Estonie continentale.

Côté ferroviaire, le projet de réhabilitation de la liaison ferroviaire entre Tallinn et Saint Pétersbourg est désormais en suspens. La priorité est donnée au projet Rail Baltic qui permettrait de relier les trois pays baltes entre eux grâce à une nouvelle ligne à grande vitesse. La ligne permettra non seulement de relier Tallinn à Helsinki au nord à l'aide de ferries ferroviaires mais aussi à Varsovie au Sud.

Le développement des ports maritimes, notamment celui de Tallinn, vise à créer un hub régional qui pourrait desservir les pays baltes, la Finlande et la Suède.

### *Infrastructures de transport et utilisation*

L'infrastructure routière estonienne est mature et évolue peu. Son réseau ferroviaire vieillissant, héritage de l'ère soviétique qui nécessite aujourd'hui des investissements de grande ampleur, assure toujours près de 40 % du transport de marchandises au niveau national. Le projet européen actuellement en construction pour une ouverture complète prévue en 2030 augmentera considérablement la part du rail pour le transport de voyageurs mais aussi celui de fret dans un second temps.

Infrastructures de transport en Estonie	
	2023
Longueur des routes nationales	16 969 km
dont routes principales	1 603 km
dont réseau secondaire	2 407 km
Longueur du réseau ferroviaire	2 151 km
dont réseau électrifié	233 km

Source : Eurostat

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

2021	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,4%	17,0%	5,6%
Estonie	59,9%	40,1%	0,0%

Source : Eurostat

## Transport routier

Le réseau routier estonien est compatible avec la taille du pays et répond aux besoins de la population. Il y a très peu de nouvelles routes en construction, sauf dans les centres urbains. Les principaux travaux de voirie ont pour but d'améliorer la qualité et les conditions de sécurité routière.

## Réseau routier estonien en 2024

(en rouge : routes nationales principales, en vert : le réseau secondaire, source : Transportdiamet)





### Transport maritime et par voie navigable

Le principal port maritime de l'Estonie est le port de Tallinn et son extension Port de Muuga, 17 km à l'est de Tallinn. Les autres ports, tels que Paldiski, Paljassaare ou encore Parnu, Sillamae, Roomassaare ont un volume réduit, desservant les villes régionales de petite et moyenne taille.

#### **Principaux ports estoniens**



Le transport par voie navigable est négligeable en Estonie, notamment en raison des conditions climatiques en hiver.

### Transport aérien

L'aéroport principal estonien est celui de l'aéroport international de Tallinn. D'autres aéroports régionaux se trouvent à Parnu, Tartu, Kuressaare et Kardla.

## 1.2.2. ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### *Acteurs institutionnels*

#### *Administration estonienne des transports (Transpordiamet)<sup>2</sup>*

L'Administration estonienne des transports a été créée le 1er janvier 2021 par la fusion de l'Administration de l'aviation civile, de l'Administration des routes et de l'Administration maritime, devenant ainsi leur successeur légal.

« Objectifs de la Division routière :

- La Division routière met tout en œuvre pour garantir la sécurité des véhicules et des conducteurs impliqués dans la circulation, pour eux-mêmes, les autres usagers de la route et l'environnement.
- Elle offre à ses clients un service de qualité, rapide et pratique, ainsi que des solutions innovantes.
- Elle réduit l'empreinte environnementale liée à la prestation de services, tant du point de vue du client que de l'Administration estonienne des transports.
- Les droits sociaux des employés et la longévité des contrats de travail des salariés sont valorisés. »<sup>3</sup>

En fusionnant les administrations publiques de différents modes de transport, l'Estonie espère offrir une meilleure interopérabilité des transports ainsi que des projets d'investissement compatibles et coordonnés.

### *Organisations professionnelles de TRM*

#### *Association estonienne des transporteurs routiers internationaux (ERAA)*

L'ERAA a été créée le 30 octobre 1991 à Tallinn. Depuis mai 1992, l'ERAA est membre à part entière de l'Union internationale des transports routiers (IRU).

Rencontrés lors de la réalisation de cette étude, les représentants de l'ERAA affirment travailler sur la mise en place de l'indexation gazole sur le modèle français. Ainsi, ils espèrent protéger les transporteurs estoniens contre les fluctuations des cours des carburants, comme ceci a été le cas au déclenchement de la guerre en Ukraine. L'association s'intéresse également à la mise en place d'une convention collective, même sommaire, dans le secteur. Un autre sujet important concerne l'électrification du transport routier et la possibilité de mettre à disposition des solutions de recharge dans les ports maritimes de Tallinn ainsi qu'à bord des ferries à destination de la Finlande.

---

<sup>2</sup> <https://www.mnt.ee/eng/organization/operating-areas-and-structure>

<sup>3</sup> <https://transpordiamet.ee/en/administration-news-and-contact/administration>



Peuvent devenir membres de l'ERAA des entreprises possédant des véhicules qui effectuent des transports routiers depuis au moins deux ans, situées en République d'Estonie et immatriculées conformément aux lois de la République d'Estonie. Au moins deux ans doivent s'écouler après l'inscription pour être reconnu comme membre. Les problèmes pratiques que l'ERAA traite au quotidien sont les suivants :

- délivrer des carnets TIR aux transporteurs estoniens,
- délivrer des permis de transport (y compris CEMT) aux transporteurs estoniens titulaires d'une licence d'activité internationale,
- informer les transporteurs estoniens des conditions de transport dans les pays étrangers et des exigences établies par les conventions internationales,
- aider les entreprises de transport à obtenir des cartes de paiement et à obtenir le remboursement de la taxe sur la valeur ajoutée de l'étranger,
- organiser l'achat de matériel roulant et d'autres équipements spéciaux dont les transporteurs ont besoin à des conditions avantageuses,
- résoudre de nombreux autres problèmes pratiques qui contribuent au développement du transport international et augmentent la compétitivité des entreprises de transport estoniennes en Europe.

En avril 2023, l'organisation comptait un total de 249 membres, représentant près de 50 % de l'activité de TRM en Estonie.

#### [Union estonienne des travailleurs du transport – ETTA](#)

L'ETTA est une organisation privée à but non lucratif qui regroupe principalement les travailleurs des transports ou des secteurs connexes. Le syndicat des transports a :

- plus de 2 000 membres dans toute l'Estonie,
- plus de 50 départements et 6 sections (chauffeurs, chauffeurs de bus, ambulanciers, routiers, aéronautiques et services publics),
- 5 salariés répartis dans ses 3 bureaux à Tallinn, à Tartu et à Pärnu.

Le syndicat des transports a été créé en 1989 et est aujourd'hui l'un des plus grands syndicats d'Estonie. Il travaille en étroite collaboration avec d'autres syndicats estoniens ainsi qu'avec des syndicats ailleurs en Europe (ETF).

L'objectif principal de l'ETTA est de mettre en place une convention collective dans les secteurs des transports. Ces efforts ont été récompensés par la mise en place d'une convention collective générale dans le secteur du transport de voyageurs. Les échanges continuent avec l'ERAA pour l'étendre dans le domaine du TRM.

### 1.2.3. LE TRM ESTONIEN EN 2022 - DONNEES CLES

#### Structure du TRM sous pavillon estonien en 2022

Structure du TRM sous pavillon estonien en 2022

2022	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>27 156</b>	<b>4 540</b>	<b>100,0%</b>	<b>167</b>	<b>367</b>
Transport national	23 065	1 797	39,6%	78	122
Transport international	4 091	2 743	60,4%	670	168
<i>dont transport international marchandises chargées en Estonie</i>	12 415	928	20,4%	75	61
<i>dont transport international marchandises déchargées en Estonie</i>	1 021	793	17,5%	777	47
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	1 013	826	18,2%	815	47
<i>dont cabotage</i>	642	196	4,3%	305	13

Source : Eurostat

L'activité internationale du pavillon estonien, qui occupait près de 80 % de l'activité totale jusqu'en 2014, ne représente plus que 60 % du total. Avec une distance moyenne de 670 km, l'activité internationale présente les caractéristiques d'une organisation du TRM de moyenne et longue distance. Les principaux marchés du pavillon estonien sont la Finlande et la Suède depuis que les frontières avec la Russie ont été fermées. A noter aussi l'importance de l'activité de transport entre pays tiers pour le pavillon estonien, près de 18 % du total, et du cabotage avec 4,3 %, deux activités qui sont pourtant en déclin depuis quelques années. La distance moyenne pour le transport national, 78 km, témoigne de la taille réduite du pays.

#### Évolution du TRM sous pavillon estonien

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

En millions de t-km	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Evolution 2012/2022
<b>TOTAL</b>	<b>5 791</b>	<b>5 987</b>	<b>6 310</b>	<b>6 263</b>	<b>6 716</b>	<b>6 189</b>	<b>5 775</b>	<b>4 794</b>	<b>4 279</b>	<b>5 237</b>	<b>4 540</b>	<b>-21,60%</b>
Transport national	1 599	1 593	1 541	1 524	1 792	1 631	1 686	1 710	1 273	1 800	1 797	12,38%
Transport international	4 192	4 394	4 769	4 739	4 924	4 558	4 089	3 084	3 006	3 437	2 743	-34,57%

Source : Eurostat

Le pavillon estonien connaît un pic d'activité en 2016, notamment grâce au dynamisme de son activité internationale. Depuis, cette activité phare a perdu près de 45 % de son volume. Avec un volume plus réduit que l'international, l'activité nationale progresse lentement sur le long terme, avec une évolution de 12,4 % en 10 ans, contre une perte de 35 % pour l'international.

## Cabotage

Le cabotage sous pavillon estonien dans les 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
<b>Cabotage sous pavillon estonien</b>	<b>311</b>	<b>281</b>	<b>367</b>	<b>447</b>	<b>499</b>	<b>344</b>	<b>390</b>	<b>283</b>	<b>337</b>	<b>346</b>	<b>196</b>	<b>-4,51%</b>
<i>en Suède</i>	70	72	107	82	131	140	104	47	114	121	98	3,42%
<i>en Allemagne</i>	46	39	57	93	117	55	55	27	49	72	28	-4,84%
<i>en Finlande</i>	49	34	49	80	45	25	48	27	24	33	26	-6,14%
<b>Part du cabotage dans le transport estonien en pourcentage (%)</b>	<b>5,4</b>	<b>4,7</b>	<b>5,8</b>	<b>7,1</b>	<b>7,4</b>	<b>5,6</b>	<b>6,8</b>	<b>5,9</b>	<b>7,9</b>	<b>6,6</b>	<b>4,3</b>	

\*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

Le cabotage est une activité importante pour le pavillon estonien. Il est une activité complémentaire aux trajets internationaux. Comme dans le cas de l'activité internationale, le cabotage est en perte de vitesse depuis 2016. Il reste pourtant assez important en comparaison avec d'autres pavillons européens malgré un volume réduit lié à la taille du pavillon.

La Suède, qui a durci ses contrôles pour protéger son pavillon national, a réussi à limiter le cabotage estonien effectué sur le territoire suédois. Malgré tout, elle demeure le principal marché de cabotage pour le pavillon estonien. L'Allemagne arrive en seconde position, suivie par la Finlande. Selon les représentants du secteur, le cabotage estonien en Finlande serait largement sous-estimé.

Le cabotage en Estonie

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM
<b>Cabotage en Estonie</b>	<b>14</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>61</b>	<b>34</b>	<b>71</b>	<b>17,63%</b>
Taux de pénétration du cabotage*	0,87%	2,09%	0,19%	0,85%	1,32%	0,91%	2,49%	1,84%	4,57%	1,85%	3,80%	-
Part de marché du cabotage**	0,95%	2,35%	0,22%	0,93%	1,45%	1,04%	2,83%	2,10%	5,26%	2,11%	4,43%	-

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

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

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

Le cabotage en Estonie reste très faible en valeur absolue, mais suit une évolution de +17,3 %/an depuis 2012 et occupe désormais 3,8 % du marché domestique estonien. Les pavillons les plus caboteurs en Estonie sont les pavillons voisins letton et lituanien.

## Entreprises de TRM

Selon l'organisation professionnelle ERAA, il y aurait officiellement plus de 10 700 sociétés de transport routier et de logistique en Estonie contre 12 000 quelques années plus tôt. Ainsi, un phénomène de concentration serait en cours. La baisse importante de ce nombre est aussi expliquée par l'effacement des sociétés de transport inactives des bases de données statistiques.

Près de 3 000 entreprises enregistrées seraient en réalité des conducteurs indépendants, assimilables à des salariés puisqu'ils travaillent souvent pour un unique client.

Sans compter les indépendants, le nombre d'entreprises de TRM serait en réalité compris dans une fourchette de 2 500 à 3 000 au total pour près de 13 000 véhicules, soit 4 à 5 véhicules en

moyenne par entité. Ce nombre est conforme aux données publiques fournies par l'Administration des transports.

Les statistiques les plus récentes sur les entreprises de TRM en Estonie datent de 2018.

#### Statistiques sur les entreprises de TRM\* en Estonie

	2018
Nombre d'entreprises	3 175
Nombre de personnes employées	16 354
Nombre de salariés	15 594
Chiffre d'affaires	1 394 600 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	1 001 200 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	41 300 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	2 600 k€
Dépenses de personnel	212 600 k€
dont salaires et assimilés	159 300 k€
dont charges sociales	53 400 k€
Taux de charges apparent	33,5%
Excédent brut d'exploitation	137 900 k€

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

Source : Eurostat

## Parc de véhicules

Les entreprises de TRM estoniennes ont en moyenne 4,5 véhicules pour un peu plus de 5 employés. Le chiffre d'affaires par véhicule se situe désormais entre 110 000 € et 120 000 €, ce qui est analogue aux estimations du CNR.

On remarque dans les statistiques une stagnation du nombre de véhicules à compter de 2019, et une baisse importante du nombre de véhicules récents, signe d'une perte de vitesse du secteur qui a dû faire face à deux crises successives liées au Covid et à la guerre en Ukraine.

Statistiques sur les véhicules en Estonie							
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tracteurs routiers	Total	11 867	12 197	12 990	12 924	13 024	13 010
	Moins de 2 ans	1 510	1 606	1 503	1 010	826	1 221
	De 2 à 5 ans	1 991	1 912	2 212	2 458	2 432	1 760
	De 5 à 10 ans	3 057	2 850	3 165	3 473	3 585	3 648
	De 10 à 20 ans	4 493	4 865	4 802	4 509	4 527	4 598
	Plus de 20 ans	816	964	1 308	1 474	1 654	1 783
Véhicules de marchandises > 3,5 tonnes	Total	25 795	26 102	27 366	27 682	27 996	28 153
	Moins de 2 ans	565	621	660	554	481	509
	De 2 à 5 ans	671	720	787	888	969	888
	De 5 à 10 ans	1 654	1 265	1 331	1 425	1 516	1 573
	De 10 à 20 ans	7 613	7 722	8 490	7 475	7 425	7 306
	Plus de 20 ans	15 292	15 774	16 098	17 340	17 605	17 877
Véhicules de marchandises <= 3,5 tonnes	Total	77 118	83 313	90 759	94 746	99 088	103 030
	Moins de 2 ans	9 112	9 647	9 400	7 781	7 463	7 706
	De 2 à 5 ans	10 798	12 377	13 792	14 561	14 550	13 187
	De 5 à 10 ans	13 851	14 463	17 312	19 766	21 132	22 751
	De 10 à 20 ans	28 452	30 183	33 120	31 838	33 621	35 391
	Plus de 20 ans	14 905	16 643	17 135	20 800	22 322	23 995

nd : non disponible

Source : Eurostat

## 1.3. PRESENTATION DE LA REGLEMENTATION FISCALE ET SOCIALE EN ESTONIE

### 1.3.1. FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Estonie et leurs caractéristiques principales
<b>Fuusilisest isikust ettevotja ou F.I.E. (entreprise individuelle)</b>
Nombre de partenaires et d'associés : 1 personne. Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum. Responsabilité des associés : La responsabilité est illimitée.
<b>Osaühing ou O.U. (société à responsabilité limitée).</b>
Nombre de partenaires et d'associés : Pas de minimum. Capital minimum et/ou maximum : 2 500 EUR minimum Responsabilité des associés : La responsabilité des associés est limitée au montant des apports.
<b>Aktsiaselts ou A.S. (société anonyme)</b>
Nombre de partenaires et d'associés : Pas de minimum. Capital minimum et/ou maximum : 25 000 EUR minimum Responsabilité des associés : La responsabilité des associés est limitée au montant des apports.
<b>Taasisühing ou T.U. (partenariat général)</b>
Nombre de partenaires et d'associés : 2 associés minimum. Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum. Responsabilité des associés : Le partenaire général est responsable personnellement et sans limitation pour les dettes et obligations de la société. Responsabilité limitée pour les partenaires dormants.

Source : Société Générale

### 1.3.2. FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

#### *Impôt sur les sociétés (Äriühingu tulumaks)*

La taxation des sociétés a été plusieurs fois réformée depuis 2015. La grande réforme fiscale de 2015 ayant supprimé la taxation des entreprises, ce dispositif a été revu en 2020, puis en 2023 et récemment au 1<sup>er</sup> janvier 2025 afin de se conformer aux exigences de l'Union européenne et de l'OCDE.

Les sociétés estoniennes ne sont pas soumises directement à l'impôt sur le revenu depuis la réforme fiscale de 2015 tant que les bénéfices ne sont pas distribués. De surcroît, le paiement de la taxe est aussi reporté à l'année fiscale suivante, ce qui crée un report de la fiscalité.

Depuis 2015, l'Estonie impose *une taxe de distribution sur les bénéfices des entreprises*. Selon les termes de la loi en vigueur, les personnes morales sont exemptées d'impôt sur les bénéfices qui ne sont pas distribués, qu'ils soient réinvestis ou conservés. Tous les bénéfices non distribués sont donc exonérés d'impôt. Cette exonération couvre à la fois les sources de revenus actives (par ex : commerce) et passives (par ex : dividendes, intérêt, royalties). Elle

couvre également les plus-values dérivées de la cession de tout type de titres, dont les actions, obligations et biens immobiliers.

Les paiements faits aux filiales étrangères sont aussi exemptés d'impôt lorsqu'ils servent les intérêts commerciaux de l'entreprise. Par conséquent, il n'existe ni provision pour les amortissements, ni pour le report en avant ou en arrière des pertes fiscales.

Le taux de cette taxe de distribution est récemment passé de 20 % à 22 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

#### *T.V.A.*

En 2009, le gouvernement dirigé par le Premier ministre libéral Andrus Ansip a augmenté le taux de la TVA en Estonie de 18 % à 20 % lors d'une réforme fiscale qui visait à harmoniser la fiscalité estonienne avec les standards européens<sup>4</sup>. Selon la dernière réforme de 2024, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2025, ce taux est révisé et augmenté à 24 %. Une période de transition a été prévue pour les services rendus ou marchandises commandées entre le 31 décembre 2023 et le 30 juin 2025, pour lesquels le taux de TVA appliqué reste à 20 %.

La dernière réforme de 2024 prévoit également la création d'une nouvelle tranche de TVA réduite de 13 %. Cette tranche concerne uniquement l'hébergement, avec ou sans petit-déjeuner, activité qui était taxée à 9 % auparavant.

Certains biens et services sont soumis à un taux de TVA réduit de 9 %. Cela concerne les livres, les manuels d'école, d'autres publications de presse, les médicaments, les produits d'hygiène, et certains équipements médicaux désignés par le ministère des Affaires sociales.

Le taux nul s'applique sur un certain nombre de produits et services comme les biens et services exportés vers un autre pays de l'Union européenne, le matériel de transport aérien et maritime, les services de transport (aérien, maritime, routier) et services auxiliaires aux transports<sup>5</sup>.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022, le taux de TVA de 0 % s'applique également aux biens transférés et transportés vers un autre État membre pour l'exercice de fonctions officielles par les forces armées de tout autre État membre ou le personnel civil qui les accompagne, si lesdites forces armées participent à des activités de défense mettant en œuvre des mesures de l'Union européenne dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune.

---

<sup>4</sup> <http://tttarkvara.ee/131-2/>

<sup>5</sup> <https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/valueadded-tax/>

### *Taxe à l'essieu – Taxe sur les poids lourds (Raskeveokimaksu seadus)*

La taxe à l'essieu a été mise en place en Estonie le 1<sup>er</sup> janvier 2004 dans le cadre de l'harmonisation de la réglementation locale avec celle de l'Union européenne que le pays a rejoint 4 mois plus tard. La taxe à l'essieu, ou taxe sur les poids lourds comme elle est appelée en Estonie, est payée trimestriellement à l'Office national des taxes et douanes. Cette taxe est une taxe nationale, son montant ne varie donc pas selon les régions ou municipalités.

Aucun avis n'est envoyé aux entreprises concernées qui doivent régulièrement acquitter la taxe par virement bancaire sur le compte de l'Office avec, comme libellé, le numéro d'immatriculation du véhicule.

Le montant de la taxe a été mis à jour en 2020 et reste inchangé depuis. Les barèmes officiels fournis ci-dessous sont trimestriels. Ainsi, le montant annuel de la taxe sur les poids lourds en Estonie s'élève à 515,20 € pour un ensemble articulé 40 tonnes, 5 essieux avec suspension hydraulique ou hydropneumatique et à 700,40 € pour la suspension pneumatique.

La personne responsable du paiement de la taxe est soit le propriétaire du véhicule, soit l'utilisateur désigné sur le certificat d'immatriculation dans le cas d'une location longue durée ou d'un crédit-bail. Pour les véhicules dont le propriétaire est étranger, la personne responsable est celle qui a effectué les démarches pour enregistrer le véhicule sur le registre estonien.



Taxe à l'essieu pour les porteurs - depuis 2020			
Nombre d'essieux	PTAC (kg)	Montant de la taxe selon le type de suspension (par trimestre)	
		Suspension hydraulique ou équivalent	Autres types de suspension
2 essieux	12 000 – 12 999	-	7,90 €
	13 000 – 13 999	7,90 €	21,70 €
	14 000 – 14 999	21,70 €	30,30 €
	15 000 et plus	30,30 €	68,70 €
3 essieux	12 000 – 14 999	-	-
	15 000 – 16 999	7,90 €	13,70 €
	17 000 – 18 999	13,70 €	28,10 €
	19 000 – 20 999	28,10 €	36,10 €
	21 000 – 22 999	36,10 €	55,90 €
	23 000 et plus	55,90 €	86,30 €
4 essieux	12 000 – 22 999	-	-
	23 000 – 24 999	36,10 €	36,70 €
	25 000 – 26 999	36,70 €	57,00 €
	27 000 – 28 999	57,00 €	90,50 €
	29 000 et plus	90,50 €	134,30 €
Taxe à l'essieu pour les ensembles tracteur + semi-remorque - depuis 2020			
Nombre d'essieux	PTAC (kg)	Montant de la taxe selon le type de suspension (en euro par trimestre)	
		Suspension hydraulique ou équivalent	Autres types de suspension
2+1 essieux	12 000 – 13 999	-	-
	14 000 – 15 999	-	-
	16 000 – 17 999	-	3,50 €
	18 000 – 19 999	3,50 €	8,00 €
	20 000 – 21 999	8,00 €	18,80 €
	22 000 – 22 999	18,80 €	24,30 €
	23 000 – 24 999	24,30 €	44,00 €
	25 000 et plus	44,00 €	76,80 €
2+2 essieux	12 000 – 14 999	-	-
	15 000 – 22 999	-	-
	23 000 – 24 999	7,50 €	17,50 €
	25 000 – 25 999	17,50 €	28,80 €
	26 000 – 27 999	28,80 €	42,50 €
	28 000 – 28 999	42,50 €	51,10 €
	29 000 – 30 999	51,10 €	84,00 €
	31 000 – 32 999	84,00 €	116,60 €
2+3 essieux	33 000 et plus	116,60 €	176,70 €
	12 000 – 35 999	-	-
	36 000 – 37 999	92,60 €	128,80 €
3+2 essieux	38 000 et plus	128,80 €	175,10 €
	12 000 – 35 999	-	-
	36 000 – 37 999	81,80 €	113,50 €
3+3 essieux ou plus	38 000 – 39 999	113,50 €	157,50 €
	40 000 et plus	157,50 €	232,60 €
	12 000 – 35 999	-	-
	36 000 – 37 999	46,50 €	56,30 €
	38 000 – 39 999	56,30 €	84,00 €
	40 000 et plus	84,00 €	133,80 €

Source : Journal officiel - Ministère de la justice

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le réseau public estonien est devenu payant pour tous les véhicules dont le poids total en charge est de 3,5 tonnes ou plus. Le paiement se fait à l'aide d'une vignette électronique. Le montant dépend de la durée de validité choisie mais aussi de la classe d'émission et du nombre d'essieux.

Le paiement doit être fait avant que le véhicule emprunte une route payante. Les paiements sont entièrement automatisés, ils peuvent donc être effectués à tout moment sur le support choisi (application mobile, aux bornes physiques dans les stations-service ou sur internet). Il n'y a pas de justificatif papier à garder en cabine, les contrôles se font de façon électronique à l'aide de lecteurs de plaques d'immatriculation. Le tableau suivant montre les barèmes applicables lors de la rédaction de ce rapport.

Vignette - Estonie - 2024						
Véhicules dont le PTAC est entre 3 501 et 12 000 kg						
Classe d'émission	Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	90 jours	365 jours
Tout	Tout	13,00 €	34,00 €	68,00 €	170,00 €	680,00 €
Véhicules dont le PTAC est supérieur à 12 000 kg						
Classe d'émission	Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	90 jours	365 jours
EURO 0, I ou II	Jusqu'à 3 essieux	24,00 €	60,00 €	120,00 €	300,00 €	1 200,00 €
	4 essieux et plus	40,00 €	100,00 €	200,00 €	500,00 €	2 000,00 €
EURO III	Jusqu'à 3 essieux	18,00 €	45,00 €	90,00 €	225,00 €	900,00 €
	4 essieux et plus	30,00 €	75,00 €	150,00 €	375,00 €	1 500,00 €
EURO IV ou V	Jusqu'à 3 essieux	16,00 €	40,00 €	80,00 €	200,00 €	800,00 €
	4 essieux et plus	26,00 €	65,00 €	130,00 €	325,00 €	1 300,00 €
EURO VI et plus	Jusqu'à 3 essieux	14,00 €	35,00 €	70,00 €	175,00 €	700,00 €
	4 essieux et plus	22,00 €	55,00 €	110,00 €	275,00 €	1 100,00 €

Source : Administration routière estonienne

Le remboursement partiel de la vignette est possible pour les personnes qui en font la demande dans le cas où le paiement a été effectué pour 90 ou 365 jours et que la période pour laquelle la vignette est payée n'est pas entièrement passée. Le remboursement est possible si le véhicule a changé de main, s'il a été enlevé du registre des immatriculations ou si sa fonction a changé et que la nouvelle fonction est exemptée du paiement (ex. usage militaire).

Si le paiement de la vignette n'a pas été correctement effectué, la Police nationale, la Police aux frontières ou les officiers de l'Administration des Douanes peuvent arrêter et immobiliser le véhicule et sanctionner son propriétaire ainsi que le conducteur du véhicule. L'amende pour

<sup>6</sup> <https://www.emta.ee/eng/business-client/excise-duties-assets-gambling/road-toll>

le conducteur est de 160 € tandis que celle pour le propriétaire ou le responsable du véhicule peut aller jusqu'à 1 800 € en cas de récidive.

La carte suivante représente le réseau routier estonien soumis au paiement :



Légende la carte :

Rouge : routes nationales estoniennes

Vert : routes européennes

#### *Droits d'accises sur le gazole professionnel*

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, l'Estonie a mis en place un système de droits d'accises. Lors de la réalisation de la précédente étude en 2019, les droits d'accises en Estonie s'élevaient à 49,30 €/hl, soit parmi les plus élevés en Europe. Les personnes rencontrées en Estonie avaient signalé que certains responsables politiques proposaient de réduire ce montant.

Début 2020, la proposition du Président de la commission économique du parlement estonien du 24 avril 2018<sup>7</sup>, visant à adopter un système de droits d'accises réduits pour le secteur du transport routier de marchandises, a reçu l'avis favorable du gouvernement.

Dans le cadre des mesures d'urgence pour répondre à la crise sanitaire du coronavirus, le gouvernement a décidé de baisser temporairement le niveau des droits d'accises pour tous les secteurs afin de compenser les surcoûts dus au moindre recours à des approvisionnements en carburant à bas coût en Russie. Ainsi, à compter du 1<sup>er</sup> mai 2020, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 37,20 €/hl. Ce dispositif devrait prendre fin le 20 avril 2022 mais il a été reconduit jusqu'à fin 2024 dans un contexte de guerre en Ukraine ayant provoqué l'envolée de l'inflation en Estonie.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les droits d'accises ont été révisés et augmentés. Le taux actuel est de 39,90 €/hl.

Pour mémoire, il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Estonie<sup>8</sup>.

### 1.3.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

#### *Conditions salariales*

Le temps de travail hebdomadaire de droit commun est de 40 heures en Estonie, soit 173,33 heures par mois. A ce temps de travail réglementaire correspond un salaire minimum mensuel dont l'évolution a été assez rapide après le choc de la crise économique de 2008 (voir ci-après). Le salaire minimum horaire en 2025 est de 5,31 € bruts par heure ou 886 € par mois.

Les conditions de travail des travailleurs estoniens sont régies par le Code du travail mais aussi par les textes européens qui traitent ce sujet.

#### *Contrats de travail*

Selon la réglementation estonienne, un contrat de travail peut être oral s'il ne dépasse pas une durée de deux semaines. Un contrat de travail de longue durée ou à durée indéterminée doit être écrit.

Il existe en Estonie un seul type de contrat de travail. Il peut être limité dans le temps si les parties décident d'y inscrire une date de fin de contrat en respectant une durée maximale de 5 ans, renouvellements compris. Sinon, il est considéré à durée indéterminée.

---

<sup>7</sup> <https://www.err.ee/825581/sester-kutuseaktsiisi-soodustust-logistikasektorile-tasuks-kaaluda>

<sup>8</sup> Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe Mars 2025 - Étude CNR publiée le 25 avril 2025

Le contrat de travail doit préciser :

- les identités des deux parties,
- la date de début du contrat,
- les qualifications du salarié,
- la description de l'emploi en question,
- le lieu de travail,
- les conditions salariales (salaire mensuel ou annuel, les éventuelles primes et le montant des indemnités de déplacement si applicables),
- le temps de travail, les horaires de travail,
- la durée des congés payés,
- les conditions de rupture du contrat de travail.

Mais aussi, si c'est applicable :

- la durée de la période d'essai,
- les conditions spécifiques de subordination ou de supervision,
- une liste des conditions spécifiques au poste si une convention collective ou une réglementation spécifique existe.

La période d'essai ne peut excéder 4 mois pour un contrat à durée indéterminée. Elle peut pourtant être étendue à 8 mois pour les contrats à durée déterminée sans que la période d'essai ne dépasse la moitié de la durée du contrat.

La rupture du contrat de travail peut avoir lieu sous certaines conditions :

- Si un accord mutuel est trouvé, il doit préciser la date de fin de contrat et les indemnités de départ.
- L'employé doit respecter un délai de préavis d'un mois pour mettre fin à son contrat.
- L'employeur peut mettre fin au contrat de travail avec un mois de préavis s'il a une raison valable pour y procéder. Aucune indemnité de sortie n'est prévue si ce n'est pas explicitement indiqué dans le contrat de travail.
- L'employeur n'a pas besoin d'informer son employé en avance s'il procède à un licenciement économique.

### *Convention collective*

Pour la première fois en Estonie, une convention collective applicable au secteur du TRM a été signée en 2018 entre les syndicats de conducteurs et l'organisation professionnelle *Autoettevotete Liit*. La première version de la convention fixait le montant minimum du salaire des conducteurs routiers professionnels à 950 € brut par mois pour la seconde moitié de l'année 2019, avec une augmentation de 50 € mensuel pour 2020 et de 100 € mensuel pour 2021 (soit 1 100 €), soit 75 % supérieur au salaire minimum interprofessionnel de l'époque.

La convention collective est devenue caduque à compter du 1<sup>er</sup> mai 2022, en raison d'un problème réglementaire suite à l'introduction de l'exigence de représentativité prévue par la modification de la loi sur les conventions collectives.

Une nouvelle version de la convention collective devrait voir le jour début 2026.

### *Rémunération*

Un salaire minimum interprofessionnel est en vigueur en Estonie. Son montant était de 540 € en 2019. Depuis, il a été réévalué plusieurs fois pour atteindre 820 € en 2025. Selon les prévisions du gouvernement, il devrait rapidement dépasser 1 000 € dans les 3 ans à venir.

Depuis l'adhésion de l'Estonie à l'Union européenne le 1<sup>er</sup> mai 2004, le salaire minimum interprofessionnel a été multiplié par 5. Il n'a pas été revalorisé pendant 3 ans à la suite de la crise économique de 2008 et en 2021 en raison de la crise sanitaire. L'important taux d'inflation observé depuis le début de la guerre en Ukraine, soit +37 % d'inflation cumulée entre 2022 et 2025, a poussé le gouvernement estonien à augmenter le salaire minimum de 40 % sur la même période.

Ce salaire minimum ne s'applique pas aux secteurs ou aux métiers ayant négocié un niveau de salaire spécifique dans le cadre d'une convention collective. Le TRM n'en fait pas partie.

Evolution du salaire minimum en Estonie		
Date	Montant mensuel	Evolution annuelle
01.01.2025	820,00 €	13,1%
01.01.2024	725,00 €	10,9%
01.01.2023	654,00 €	12,0%
01.01.2022	584,00 €	0,0%
01.01.2021	584,00 €	0,0%
01.01.2020	584,00 €	8,1%
01.01.2019	540,00 €	8,0%
01.01.2018	500,00 €	6,4%
01.01.2017	470,00 €	9,3%
01.01.2016	430,00 €	10,3%
01.01.2015	390,00 €	9,9%
01.01.2014	355,00 €	10,9%
01.01.2013	320,00 €	10,3%
01.01.2012	290,00 €	4,3%
01.01.2011	278,02 €	0,0%
01.01.2010	278,02 €	0,0%
01.01.2009	278,02 €	0,0%
01.01.2008*	278,02 €	20,8%
01.01.2007*	230,08 €	20,0%
01.01.2006*	191,73 €	11,5%
01.01.2005*	171,92 €	8,5%
01.01.2004*	158,50 €	14,8%
01.01.2003*	138,05 €	16,8%
01.01.2002*	118,24 €	15,6%
01.01.2001*	102,26 €	14,3%
01.01.2000*	89,48 €	

\*Conversion en euro au taux de change officiel du 1er janvier

Source : Eurostat

### *Indemnités de déplacement (Välislihetuse päevaraha)<sup>9</sup>*

Les indemnités de déplacement estoniennes demeurent identiques quel que soit le pays de déplacement. Les montants journaliers des indemnités de déplacement ont récemment été mis à jour à la suite de la pression inflationniste.

L'employé a droit à une indemnité de déplacement si le lieu de déplacement se trouve au moins à 50 km de la frontière estonienne. Une indemnité journalière est versée dès le premier jour pour un déplacement à l'étranger si le véhicule part au plus tard à 21 h. Pour le jour du retour, l'indemnité journalière est due si le véhicule arrive en Estonie après 15 h.

<sup>9</sup> Journal officiel, <https://www.riigiteataja.ee/akt/121122011010?leiaKehtiv>

En ce qui concerne le montant des indemnités de déplacement journalières uniformisées pour les déplacements à l'extérieur de l'Estonie, les entreprises doivent respecter un minimum de 40 € par jour en 2025, contre 22,75 € en 2022. L'indemnité journalière n'est pas plafonnée. En revanche, la limite d'exonération fiscale est fixée à 75 € par jour pour les 15 premiers jours d'un déplacement à l'étranger et ceci dans la limite de 15 jours sur les 30 derniers jours calendaires consécutifs. Puis, elle est ramenée à 40 € par jour, contre 32 € par jour en 2022, pour les jours supplémentaires.

Le montant des indemnités de déplacement prévu pour un salarié est souvent noté dans son contrat de travail et peut être modifié si la réglementation en la matière change.

Les indemnités de déplacement prévues pour les salariés ne s'appliquent pas aux indépendants qui doivent déduire leurs dépenses réelles après présentation de justificatifs aux autorités fiscales.

#### *Cotisations sociales (Sotsiaalmaks)*<sup>10</sup>

Le régime estonien de sécurité sociale est financé principalement par les employeurs, les travailleurs indépendants et l'État.

Les employeurs et les travailleurs indépendants sont redevables d'une cotisation globale (*sotsiaalmaks*) de 33 % du salaire brut (sans plafond) pour les salariés ou du revenu imposable pour les indépendants, au titre des assurances maladie (13 %) et retraites (20 %).

La loi sur l'impôt social prévoit un montant minimum de cotisation fixé à 192,72 € par mois en 2022, revu à la hausse à 239,25 € par mois en 2024<sup>11</sup> (applicable dans le cadre d'un travail à mi-temps ou si le mois est partiel en raison d'un démarrage du contrat de travail en cours de mois).

Pour un travailleur indépendant, la base annuelle maximum de prélèvement correspond à 10 fois la somme des salaires minimaux nationaux mensuels de la période concernée, soit 8 039,25 € fin 2024.

L'assurance chômage est financée par les employeurs et les salariés aux taux respectifs de 0,8 % et 1,6 % du salaire brut. La part salariale est supprimée pour les travailleurs ayant atteint l'âge légal de la retraite (65 ans minimum). Cette assurance chômage ne concerne pas les travailleurs indépendants. A partir de 2027, l'âge de départ à la retraite sera basé sur l'espérance de vie marginale moyenne des hommes et des femmes à 65 ans.

---

<sup>10</sup> Cleiss, Les cotisations en Estonie, [https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/estonie.html#:~:text=Employeur%20et%20travailleur%20ind%C3%A9pendant%20sont,et%20pensions%20\(20%20%25\).](https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/estonie.html#:~:text=Employeur%20et%20travailleur%20ind%C3%A9pendant%20sont,et%20pensions%20(20%20%25).)

<sup>11</sup> Office national des impôts et douanes, <https://www.emta.ee/eng/business-client/income-expenses-supply-profit/social-tax>



Enfin, tous les travailleurs nés depuis 1983 ont l'obligation de cotiser à un fonds de pension (système par capitalisation). Ils sont redevables d'une cotisation égale à 2 % du salaire brut (cotisation prélevée par l'employeur) ou du revenu imposable (travailleurs indépendants).

Il n'existe pas d'assurance spécifique d'accident du travail et de maladie professionnelle ; ces risques sont couverts dans le cadre des assurances maladie (soins de santé et indemnités journalières en cas d'incapacité temporaire) et pensions (pensions en cas d'incapacité permanente).

#### Cotisations sociales en Estonie

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2019, valables jusqu'en 2025	Employeur	Salarié
Assurance maladie	33,0%	0,0%
Retraites		
Chômage	0,8%	1,6%
Accidents du travail, maladies professionnelles	0,0%	0,0%
Fonds de pension supplémentaire (pour ceux nés après 1983)*	0,0%	2,0%
<b>Total (hors fonds de pension supplémentaire)</b>	<b>33,8%</b>	<b>1,6%</b>

\* possibilité d'augmenter le taux de cotisation de 2% à 4% ou 6% pour améliorer l'épargne retraite

Source: Office national des impôts et douanes

#### Impôt sur les revenus des personnes physiques

Entre 2020 et 2024, les revenus des personnes physiques (salaire, primes, autres éléments de rémunération soumis à l'impôt, revenus de capital, revenus fonciers, pensions) étaient imposés à hauteur de 20 % en Estonie. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, le taux d'impôt sur le revenu est passé à 22 %.

La part du revenu non-soumise à l'impôt sur le revenu est fonction du revenu global annuel selon le barème révisé annuellement :

- Si la somme de tous les revenus (rémunérations, primes, revenus locatifs, dividendes, etc.) ne dépasse pas 1 200 € par mois, soit 14 400 €/an, alors le revenu annuel non imposable est de 7 848 €.
- Si le revenu se situe entre 1 201 € et 2 099 €, le revenu non-imposable déductible des impôts diminuera progressivement selon la formule  $7\,848\,€ - 7\,848\,€ \div 10\,800\,€ \times (\text{montant du revenu} - 14\,400\,€)$ .
- Si le revenu dépasse 2 100 € par mois, aucune exonération ne peut être appliquée.

Les éléments suivants entrent dans le calcul d'un revenu global annuel :

- salaire et autres rémunérations (congrés payés, indemnités, indemnités de maladie, etc.),
- rémunération perçue pour une prestation fournie,
- revenu d'entreprise,
- profit provenant de la cession de biens,

- revenus locatifs et de location, redevances, intérêts,
- dividendes,
- pension de retraite imposable, y compris la pension de vieillesse flexible du premier pilier et les pensions professionnelles spécifiques à certains métiers, par exemple la pension pour les personnes ayant exercé une profession nuisible à la santé, la pension de retraite des policiers, des procureurs, des juges, des auditeurs d'État, du chancelier de la justice, si la personne n'a pas encore atteint l'âge de la retraite ;
- versement d'une pension complémentaire,
- plus-value d'actions

Les éléments suivants n'entrent pas dans le calcul du revenu annuel :

- avantages en nature, subventions,
- exonérations fiscales (par exemple, plus-value de vente d'une résidence principale ou d'un bien personnel),
- versements de pensions de retraite obligatoires par capitalisation (pilier II) et certaines pensions de retraite complémentaires par capitalisation (pilier III),
- versements de pension de retraite obligatoire par capitalisation (pilier II), qui ont déjà été imposés à un taux de 20 % ou 10 % par le passé.

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2022, période de réalisation de cette étude. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM estonien à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers estoniens.

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

### 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises estoniennes de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 12 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nb de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	12	12	Scandinavie	14	1 700 000 €
Entreprise 2	11	11	Pays baltes, Finlande, Russie	11	1 200 000 €
Entreprise 3	7	4	Scandinavie	6	1 100 000 €
Entreprise 4	110	115	Europe du Nord	110	13 500 000 €
Entreprise 5	18	20	Finlande, Italie	30	nd
Entreprise 6	46	50	Finlande, Pologne, Pays baltes	47	6 000 000 €
Entreprise 7	12	24	Scandinavie, Finlande	12	3 000 000 €
Entreprise 8	24	24	Suède, Finlande	38	1 030 000 €
Entreprise 9	34	34	Allemagne, France, Finlande	41	4 200 000 €
Entreprise 10	46	46	Norvège, Suède	50	10 000 000 €
Entreprise 11	10	13	France, Portugal	12	2 000 000 €
Entreprise 12	13	13	Europe centrale	13	2 400 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille petite à moyenne et de type d'organisation très diversifié. Elles sont spécialisées en TRM international bien que certaines gardent une activité nationale complémentaire non négligeable.

En ce qui concerne les clients scandinaves et finlandais, les estoniens cultivent une relation de bon voisinage, ce qui leur permet de ne pas avoir recours systématiquement à des grandes sociétés sous-traitantes. La situation est plutôt inversée pour ce qui est des marchés allemand, français et est-européen où le recours à la sous-traitance demeure incontournable.

En Estonie, une très grande partie de l'activité est réalisée par les entreprises de taille moyenne. Celles-ci investissent dans les moyens de communication automatisés en direct avec leurs clients, notamment scandinaves.

En effet, le pavillon estonien se positionne comme un trait d'union entre le marché finlandais et le reste de l'Union européenne grâce, notamment, à de nombreux ferries entre Tallinn et Helsinki. Les entreprises de TRM estoniennes ont souvent des clients directs en Finlande ou elles sont sous-traitantes de grandes entreprises finlandaises. Ce constat est valable dans une moindre mesure pour le marché suédois.

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

### 2.1.1. MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

A la lecture des résultats d'entretiens, d'un côté, l'exploitation des véhicules dans les entreprises estoniennes semble moins intensive que pour la plupart des pavillons voisins. En effet, ceci est principalement dû au temps de trajet consacré aux passages en ferry qui viennent amputer le kilométrage des véhicules. De l'autre côté, certaines entreprises maximisent l'exploitation des véhicules grâce à des trajets en double équipage.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 95 000 km et 150 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retient, à dire d'expert, un kilométrage de 121 250 km par an et par véhicule, soit une baisse de -5 % par rapport à 2019. Le nombre de jours d'exploitation est de 253.

La durée de conservation des véhicules varie beaucoup suivant la stratégie commerciale suivie. Au vu des entretiens réalisés sur place et des retours des experts, le CNR retient une durée de détention de 7 ans pour les tracteurs et de 11 ans pour les semi-remorques. Ces durées sont en augmentation par rapport à 2019 pour deux raisons. La première est la pandémie de Covid-19 qui a causé un ralentissement du marché et donc une sous-utilisation des véhicules disponibles. Certaines grandes entreprises ayant conclu des contrats de leasing de 3 ans déclarent avoir réussi à négocier 1 an de plus étant donné que les véhicules de remplacement n'étaient pas disponibles à la date prévue. D'autres se sont tournées vers le marché de l'occasion des grands marchés européens (Pologne, Allemagne, ...). D'autres encore ont simplement décidé de pas revendre leurs véhicules à la fin de la durée de détention initialement prévue.

En ce qui concerne les semi-remorques, les modèles de moyenne gamme sont privilégiés avec, parfois, un châssis renforcé et un équipement spécialement conçu pour les conditions climatiques des pays scandinaves.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises reste inchangé par rapport à 2019, à 1,067, un chiffre sensiblement en dessous de ce qui est souvent constaté pour la plupart des pavillons de l'Europe centrale et occidentale. En effet, selon les

professionnels, la régularité des clients, des marchandises et des trajets permettrait une exploitation efficiente de la flotte de semi-remorques.

### 2.1.2. MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Toutes pratiques confondues, le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs estoniens se trouve dans une fourchette entre 105 000 € et 140 000 €. La situation exceptionnelle du marché des véhicules neufs oblige, le coût du matériel roulant monte en flèche, obligeant certaines entreprises à se tourner vers le marché de l'occasion, pour un prix d'achat moyen de 50 000 €.

Le prix médian retenu pour cette étude est de 109 000 €, en forte augmentation par rapport à 2019, +21,6 %. Le prix d'une semi-remorque neuve est lui estimé à 27 200 €.

Le mode de financement de tracteurs, retenu pour le profil type, est le crédit-bail avec option d'achat (LOA). La durée des contrats est de 5 ans pour une grande majorité des cas avec un compte de 20 % et 1 % ou 1 € symbolique pour le rachat en fin de contrat dans la plupart des cas. Dans d'autres cas plus rares, 10 % d'acompte est prévu pour démarrer le contrat LOA mais le coût de l'option d'achat dépasse souvent 10 % du prix du neuf. L'acompte LOA généralement observé est de 30 % pour les semi-remorques.

Les taux d'intérêt des contrats de leasing (crédit-bail) sont dans la moyenne des pavillons européens. Fin 2022, les taux d'intérêts se situent à 4,4 %, en forte augmentation par rapport à 2019 en raison de l'inflation importante causée par la guerre en Ukraine. Dans certains cas où les entreprises préfèrent la location longue durée (LLD), elles retournent leurs véhicules au bout de 3 à 5 ans de location, ce qui leur permet d'éviter l'acompte.

A l'aide des données retenues sur les taux d'intérêt et aux conditions de contrat de crédit-bail détaillées ci-dessus, les résultats des entretiens permettent de calculer le coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes à dire d'expert. Il est de près de 16 028 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,067, contre 15 727 en 2019. La faiblesse de cette augmentation malgré les prix des véhicules qui montent en flèche s'explique par :

- L'augmentation de la durée de détention, ce qui étale le coût complet sur une durée élargie,
- L'augmentation des acomptes exigés par les concessionnaires qui affaiblit l'effet négatif des taux d'intérêt en hausse,

Le mode d'acquisition des remorques le plus fréquent est le crédit-bail sur 5 ou 6 ans.

### 2.1.3. CARBURANT

Dans le passé, le pavillon estonien avait un avantage concurrentiel grâce à un approvisionnement en carburant en Russie à moindre frais, à hauteur de 35 %. La guerre en Ukraine, ayant provoqué la fermeture des frontières, a mis en suspens cet avantage. Si seul 20 % du carburant consommé par les entreprises estoniennes était acheté en Estonie en 2019, ce pourcentage semble s'élever à plus de 50 % en 2022, le reste étant essentiellement partagé entre la Finlande, 15 %, la Lituanie 15 % et la Pologne 20 %.

Les transporteurs estoniens qui possèdent une cuve reçoivent souvent une remise de 4 centimes d'euro en moyenne pour leur achat en vrac.

Le prix unitaire moyen du gazole pour l'année 2022 est de 1,4895 € par litre pour l'Estonie selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne au cours de l'année.

Pour les autres pays d'approvisionnement, leur poids dans le panier estonien et le prix moyen en 2022 sont affichés dans le tableau suivant.

Panier carburant - Estonie - Estimation 2022		
Pays d'approvisionnement	%	Prix
Estonie - Cuve	20%	1,4495 €
Estonie - Pompe	30%	1,4895 €
Pologne	20%	1,4156 €
Finlande	15%	1,7091 €
Lituanie	15%	1,4450 €
<b>Moyenne pondérée</b>	<b>100%</b>	<b>1,4930 €</b>

Source : études CNR Europe

Le prix unitaire moyen du panier d'achat de carburant d'un transporteur estonien en 2022 est donc estimé à 1,4930 €, soit une augmentation importante de 67 % par rapport à 2019.

La consommation moyenne de carburant est estimée à 28,9 litres aux 100 km.

#### 2.1.4. ENTRETIEN & REPARATIONS

Le recours aux contrats de crédit-bail (leasing) avec un contrat d'entretien inclus devient la norme en Estonie quelle que soit la taille de flotte. D'après les responsables professionnels rencontrés, un contrat d'entretien pour un véhicule neuf financé avec un crédit-bail de 3 à 4 ans représenterait un coût entre 450 € et 600 € par mois et par tracteur pendant la durée du leasing, soit entre 5 400 € et 7 200 € par an, hors pneumatiques.

Parmi les entreprises interrogées, certaines ont leur propre atelier. Ce poste de coût est donc évalué entre 2 000 € et 2 800 € en interne pendant les deux premières années suivant l'acquisition du véhicule, grâce à la garantie constructeur qui prend en charge une partie des réparations. Le montant double pratiquement pour les années suivantes.

Le coût de l'entretien-réparations peut monter jusqu'à plus de 10 000 € dans le cas des entreprises qui ont de vieux véhicules, souvent achetés en occasion.

Malgré la diversité des témoignages, une valeur a pu être retenue pour cette étude 2022. Elle est de 5 900 € par an et par véhicule, en légère progression par rapport à 2019 (5 700 €).

### 2.1.5. PNEUMATIQUES

L'existence de contrats d'entretien incluant les pneumatiques, les fréquents renouvellements de véhicules arrivant au terme des contrats de crédit-bail ou encore la multiplication de contrats de pneumatiques avec un coût fixe au kilomètre rendent de plus en plus difficile l'estimation de ce poste de coût.

D'après les déclarations des transporteurs estoniens et certains détails de contrat qui ont pu être analysés, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes varie entre 1 800 € et 9 600 €. Pour cette étude 2022 et à dire d'expert, le CNR s'appuie sur les données obtenues auprès des entreprises réalisant une comptabilité analytique et qui estiment un coût de pneumatiques au kilomètre de 5 centimes d'euro. Ainsi, la valeur retenue sera de 6 063 € pour un ensemble articulé 40 tonnes estonien.

### 2.1.6. PEAGES, VIGNETTES ET FERRIES

En ce qui concerne les péages, le cas du pavillon estonien est une exception. En effet, la vignette estonienne coûte 1 100 € par an et par véhicule. En Finlande, principal marché des transporteurs estoniens, il n'y a pas de route payante. Ainsi, le coût de l'accès au marché finlandais se résume au coût du ferry qui peut monter jusqu'à plus de 20 000 € par an et par véhicule pour les entreprises de TRM spécialisées sur ce marché.

Pour rappel, le coût de l'Eurovignette pour la Suède, le Luxembourg et les Pays-Bas est de 1 250 € par an. La vignette lettonne coûte 700 € par an et la lituanienne 1 325 €.

Selon les témoignages des entreprises estoniennes, le CNR remarque deux types d'entreprises de taille comparable. Un premier, dont les marchés principaux sont la Finlande et la Scandinavie, affiche un coût de péages et vignettes de près de 2 800 € par an et par véhicule, auquel il faut ajouter le coût des ferries de près de 18 000 €, pour un total de 20 800 €. Le second groupe, dont les marchés principaux sont les pays baltes, la Pologne et l'Allemagne, affiche un coût annuel de péages de près de 14 000 €.

Pour les entreprises effectuant principalement des passages en ferries, le coût des ferries est souvent inclus dans le prix de la prestation prévu sur les contrats de long terme ou pour les cas de groupage. En revanche, les ferries sont souvent facturés à part pour les clients occasionnels.

Pour le profil type qui représente l'ensemble du pavillon (40 % de trajets en Scandinavie et 60 % ailleurs en Europe), le coût moyen des péages, hors ferries, est estimé à près de 9 520 €. Ce poste de coût augmente à 16 720 € lorsqu'on y intègre le coût des ferries.

### 2.1.7. ASSURANCES

Comme partout en Europe, l'assurance véhicule a deux composants pouvant être contractés séparément, soit une assurance tiers obligatoire et une autre tous risques, ou communément appelée « Casco », qui s'ajoute à la première. Les montants relevés auprès des transporteurs estoniens rencontrés se situent dans une fourchette allant de 2 000 € par an et par ensemble à 3 960 € par an et par ensemble.

Suivant les déclarations des transporteurs rencontrés, le montant retenu par le CNR est de 2 875 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques, en forte baisse depuis 2019 (3 500 €).

#### 2.1.8. TAXE A L'ESSIEU

La taxe à l'essieu annuelle pour un ensemble 40 tonnes estonien est de 515,20 €.

#### 2.1.9. COUTS DE STRUCTURE

Le coût de structure est calculé par la plupart des entreprises estoniennes rencontrées. Sans pouvoir vérifier les détails des calculs présentés, les données obtenues auprès de 10 entreprises visitées nous permettent d'afficher un résultat proche de 8 % du coût total (contre 7,2 % en 2019), soit près de 12 000 € par an et par véhicule.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Estonie ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos en Pologne, à la frontière lituanienne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat estonien, 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 estonien affecté à l'international.

#### 2.2.1. CONDITIONS DE TRAVAIL

Le contrat de travail sans indication de durée, soit l'équivalent du CDI, est la règle générale dans le secteur. Les jeunes conducteurs sont souvent embauchés avec une période d'essai de 2 à 4 mois. La pénurie actuelle de conducteurs semble avoir mis fin aux embauches à mi-temps observées en 2019. En effet, certains conducteurs d'origine russe et ukrainienne auraient quitté l'Estonie afin de rejoindre leurs pays respectifs, provoquant une importante pénurie de conducteurs conjoncturelle.

Le nombre d'heures de travail par mois des conducteurs estoniens se situe dans une fourchette entre 198 heures et 238 heures, selon les déclarations des conducteurs. La durée de travail retenue par le CNR est de 220 heures par mois, dont 172 heures de conduite pendant les 11 mois effectifs de travail. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 229 jours. Le nombre de semaines de travail est estimé à 45 semaines.

Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 20 jours par an pour une moyenne d'âge de 29 ans et une ancienneté de 4 ans. Pour rappel, les salariés estoniens ont droit à un minimum de 20 jours ouvrés de congés payés par an. Pour les



conducteurs, il est plutôt rare d'en obtenir plus. Sur 20 conducteurs interrogés, seuls 3 ont déclaré bénéficier de congés payés supplémentaires en récompense de leur ancienneté dans l'entreprise.

En ce qui concerne l'organisation du travail, plusieurs cas de figure ont été rencontrés. En effet, le marché principal de l'entreprise de transport affecte directement la durée des tournées des conducteurs. Pour une majorité des conducteurs estoniens rencontrés, les tournées durent pratiquement 2 semaines, leur permettant de rentrer chez eux un weekend sur deux en moyenne, pour 4 jours de repos.

Un second profil, qui représente un quart des cas, réalise des aller-retours dans les pays voisins, comme les pays baltes ou la Pologne. Cette organisation leur permet de rentrer chez eux tous les weekends.

Les tournées vers les pays à l'est de l'UE (notamment Russie, Biélorussie et Ukraine) ont pratiquement disparu depuis le début de la guerre en Ukraine.

Enfin, le kilométrage moyen d'un conducteur qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 107 000 km par an, légèrement en baisse par rapport à 2019. Si les conducteurs déclarent un kilométrage annuel moyen bien supérieur, de près de 118 000 km, les entreprises mettent en avant le temps perdu sur les ferries, ce qui les limite à des kilométrage bien moindre, de l'ordre de 100 000 km par an. La valeur retenue pour cette mise à jour est de 108 250 km par an, prenant en compte le faible kilométrage des conducteurs traversant la mer Baltique en ferry mais aussi la disparition des tournées les plus longues, telles qu'en Russie ou en Ukraine. La valeur retenue est donc fortement en baisse par rapport à 2019 où le kilométrage annuel a été estimé à 116 000 km pour un conducteur.

En ce qui concerne le marché du travail des conducteurs en 2022, les entreprises estoniennes indiquent avoir de plus en plus de difficultés à embaucher malgré l'augmentation des salaires. L'embauche des conducteurs non européens, notamment russes, étant devenue pratiquement impossible en 2022, les entreprises jugent que la pénurie de conducteurs devrait subsister encore longtemps.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,12.

## 2.2.2. RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

### *Rémunération des conducteurs à l'international en 2022*

Les conducteurs sous contrat estonien reçoivent un salaire fixe mensuel légèrement en dessous de 1 200 € brut. Étant donné le niveau élevé des salaires, les entreprises n'accordent que 200 € de bonus annuel, souvent pour les fêtes de fin d'année.

En plus de son salaire mensuel, le conducteur estonien reçoit des indemnités de déplacement international. Ces indemnités sont souvent maximisées, soit 15 jours d'indemnités de déplacement à 72 €. Les 5 derniers jours de conduite en Estonie, et jusqu'à 50 km de la frontière, sont indemnisés au taux minimal de 22,37 € par jour. Ceci représente 1 191,85 euros

pour un mois de pleine activité. En respectant ces plafonds, les entreprises évitent de payer des cotisations sociales sur les indemnités de déplacement.

Plus de la moitié (54 %) du revenu net total d'un conducteur type estonien travaillant essentiellement à l'international est constituée des indemnités de déplacement, échappant donc aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu.


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

Profil type conducteur international - Estonie - 2022					
Caractéristiques	<div>- Conducteur travaillant à plus de 75 % de son temps à l'international.</div> <div>- Trajets internationaux de moyenne et longue distance</div> <div>- Retour à la base un week-end sur deux pour un repos 4 jours, des déplacements principalement vers la Finlande, la Suède, la Norvège et l'Allemagne.</div> <div>- Congés payés pris systématiquement principalement en été et une petite partie en fin d'année</div> <div>- Rémunération composée d'un salaire de base fixe élevé, complété par des indemnités de déplacement dont le montant dépasse le salaire de base.</div> <div>- Indemnités de déplacement souvent représentatives de la réalité, soit 5 jours de trajets domestiques et 15 jours de trajets internationaux.</div> <div>- Temps de travail proche de 220 heures par mois.</div> <div>- Kilométrage peu élevé en raison du temps passé sur le ferry (pour les trajets vers la Finlande et la Scandinavie)</div>				
	Kilométrage annuel réalisé	108 250 km			
	Nombre de jours de travail par an	226			
	Nombre de semaines d'activité par an	45			
	Nombre d'heures de conduite par an	1 900			
Recomposition du coût d'un conducteur type estonien en 2022					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	1 196,67 €	Salaire Brut	€/mois	1 196,67 €
Salaire brut fixe	€/mois	1 180,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	1 180,00 €
Autres primes (mensualisées)	€/mois	16,67 €	Autres primes (mensualisées)	€/mois	16,67 €
Cotisations sociales	33,80%	404,47 €	Cotisations sociales	3,60%	43,08 €
Taxe sociale globale	33,00%	394,90 €	Taxe sociale globale	0,00%	-
Chômage	0,80%	9,57 €	Chômage	1,60%	19,15 €
			Fond de pension, pilier II	2,00%	23,93 €
			Impôt sur le revenu		130,72 €
Salaire brut chargé		1 601,14 €	Salaire net après cotisations et impôt		1 022,87 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 191,85 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 191,85 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		2 792,99 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 214,72 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur estonien en 2022					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		14 360,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		14 360,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		4 853,68 €	Cotisations sociales et impôt sur le revenu* 12 mois		2 085,57 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		19 213,68 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		12 274,43 €
Indemnités * 11 mois		13 110,35 €	Indemnités * 11 mois		13 110,35 €
Coût total annuel		32 324,03 €	Revenu net annuel		25 384,78 €
Coût horaire de conduite en €		17,01 €	Revenu net moyen mensuel		2 115,40 €
Coût kilométrique en €		0,30 €			

Source : études CNR Europe

Le coût du conducteur calculé par le CNR s'élève à près de 32 324 € par an pour un coût horaire de conduite de 17 € ou un coût kilométrique de 0,30 €, soit une augmentation de 26 % depuis l'étude de 2019.

### 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, conditions 2022 		
	unité	Estonie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	121 250
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	253
Ratio semi-remorque/tracteur		1,07
Coût d'un conducteur	€/an	32 324
Ratio conducteur/tracteur		1,12
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	16 028
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,9
coût unitaire du carburant, moyenne 2022	€/litre	1,4930
Coût annuel du carburant en 2022	€/an	52 316
Entretien-réparations	€/an	5 900
Pneumatiques	€/an	6 063
Péages et vignette	€/an	16 720
Assurance (véhicule)	€/an	2 875
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	515
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>	€/an	<b>136 620</b>
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,13
Coûts de structure	€/an	11 880
<b>Synthèse - coût de revient complet</b>	€/an	<b>148 500</b>
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,22

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique moyen d'un poids lourd 40 tonnes estonien affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,13 €. En ajoutant les coûts de structure, déclarés autour de 8 % du coût total, le prix de revient serait de 1,22 € au kilomètre en 2022. Ce montant est en très forte augmentation par rapport à 2019, soit +35 %.

En effet, la spécialisation de certaines entreprises estoniennes sur les marchés finlandais et suédois dont l'accès est conditionné aux passages en ferries fréquents semble avoir des conséquences importantes pour le pavillon : un faible kilométrage annuel tirant la consommation de carburant vers le bas mais le coût des infrastructures (péages autoroutiers, vignette, ferries) plus élevé.

Finalement, il en ressort que la forte hausse du prix du carburant est la principale raison de la flambée des coûts en Estonie en 2022. Réalisée dans une période exceptionnelle, caractérisée par l'envolée des cours du pétrole et l'arrêt des trajets en Russie, cette étude met en lumière les conséquences de la guerre en Ukraine pour un petit pavillon ultraspécialisé.

### 3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat,

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

Cleiss,

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

Office national des impôts et douanes,

<https://www.emta.ee/et/ariklient/aktsiisid-vara-hasartmang/uldist/aktsiisimaarad>

<https://www.emta.ee/et/eraklient/maa-soiduk-mets-hasartmang/raskeveokimaksust>

<https://www.emta.ee/eng/business-client/excise-duties-assets-gambling/road-toll>

[https://www.emta.ee/et/tulu-kulu-kaive-kasum/kinnipeetud-](https://www.emta.ee/et/tulu-kulu-kaive-kasum/kinnipeetud-tulumaks/lahetused/toolahetuskulude-huvitamine-ja-valislahetuse#paearaha)

[tulumaks/lahetused/toolahetuskulude-huvitamine-ja-valislahetuse#paearaha](https://www.emta.ee/et/tulu-kulu-kaive-kasum/kinnipeetud-tulumaks/lahetused/toolahetuskulude-huvitamine-ja-valislahetuse#paearaha)

<https://www.emta.ee/eng/business-client/income-expenses-supply-profit/social-tax>

<https://www.emta.ee/et/ariklient/tulu-kulu-kaive-kasum/kaibemaksuseaduse-selgitused/teenuste-maksustamine#5.9.3>

Statistics Estonia,

<https://www.stat.ee/stat-keskmine-brutokuupalk>

Ministère des affaires économiques, le plan de développement 2021-2035

[https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-](https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-09/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021-2035_EN%20%281%29.pdf)

[09/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021-2035 EN%20%281%29.pdf](https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-09/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021-2035_EN%20%281%29.pdf)

Journal officiel de la République d'Estonie,

<https://www.riigiteataja.ee/akt/1011041>

<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/531102013006/consolide>

<https://www.riigiteataja.ee/akt/102122010011>

<https://www.riigiteataja.ee/akt/689625>

Administration routière,

<https://www.teetasu.ee>

Inspection du travail,

<http://www.tooelu.ee/et/tootajale/Toosuhted/too--ja-puhkeaeg/yletunnitoo>

<http://www.tooelu.ee/et/tootajale/Toosuhted/tootasu/tootasu-maksmine/tootasu-maksmise-erijuhud>

Syndicat de travailleurs du secteur des transports

[http://www.etta.ee/tooandjale\\_autoala\\_ytk](http://www.etta.ee/tooandjale_autoala_ytk)

Association des transporteurs estoniens

<https://autoettevoteliit.ee/wp-content/uploads/2019/01/VEOSEVEO-YTK.pdf>

Registre du commerce,

[https://www2.rik.ee/rikstatfailid/failid/tabel.php?url=19\\_03tg.html](https://www2.rik.ee/rikstatfailid/failid/tabel.php?url=19_03tg.html)

Portal d'information d'Estonie, Guide pour les professionnels,

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/overview-of-the-estonian-taxation-system/>

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/local-taxes/>

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/valueadded-tax/>

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/excise-duties/>

<https://www.eesti.ee/et/erinouetega-tegevusalad/transport/uehenduse-tegevusluba-veoseveoks/>

<https://www.eesti.ee/et/ettevotja/maksud-ja-toll/sotsiaalmaks/>