

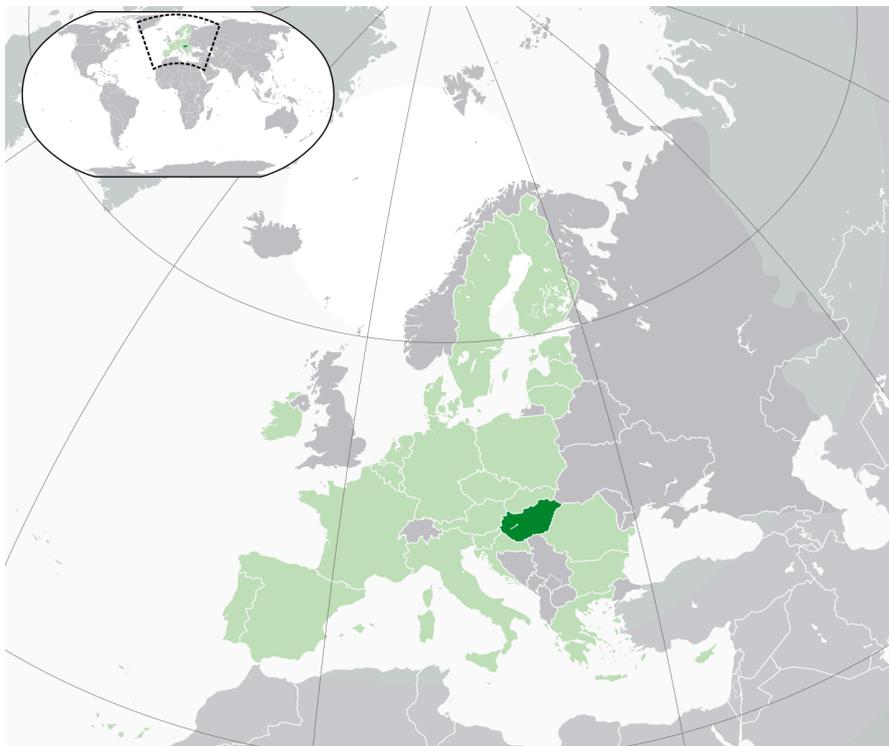


Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises hongrois en 2019



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Visemont s.r.o.

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises hongrois en 2019

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM hongrois publiée en 2013, cette étude menée en 2019 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 pu être mises à jour aux valeurs disponibles en 2020.

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

RESUME

Le pavillon hongrois, un des principaux pavillons de l'Est de l'Europe, présente des caractéristiques singulières dans sa région. Une fiscalité sur les sociétés au rabais, des cotisations sociales simplifiées et baissées au maximum, un système de bonus salarial non soumis aux cotisations, une exception avantageuse accordée aux transporteurs au niveau des indemnités de déplacement et un marché du travail influencé par la diaspora sont les éléments principaux qui différencient le pavillon.

En 2019, le kilométrage annuel du véhicule augmente de près de 10 000 km par rapport à 2013. Les conducteurs hongrois réalisent près de 128 000 km par an. Depuis la dernière étude 2013 sur le TRM hongrois, leur rémunération augmente sans que cela ait une conséquence négative sur les finances de leur employeur grâce à la baisse des charges.

Cette même administration coopère avec les entreprises privées dans le but d'améliorer leurs finances et fluidifier leurs démarches. Ainsi, les fiches de paie, les déclarations administratives et fiscales sont simplifiées au maximum. L'impôt sur les bénéfices des sociétés, 9 %, est le plus bas de toute l'Union européenne et le taux de TVA sur le transport international est réduit à 0 % tandis que le taux normal plafonne à 27 %, un record en Europe. En revanche, les transporteurs hongrois font face à une augmentation importante d'autres postes de coût, tels que les péages (+60 % depuis 2013), l'entretien-réparations (+23 %) et les pneumatiques (+87 %).

Au moment de faire les comptes, on remarque une quasi-stagnation du prix de revient, hors coûts de structure, d'un poids lourd hongrois 40 tonnes à l'international. Depuis la dernière étude du CNR, le prix de revient subit une augmentation de 5 % pour s'établir à 0,82 €/km en 2019 contre 0,80 €/km en 2013. Cela est rendu possible grâce à une augmentation de la productivité et une baisse sensible de la fiscalité malgré l'envolée d'autres coûts.

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES HONGROIS	9
1.1. LE TRM HONGROIS EN 2019 - DONNEES CLES	9
STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON HONGROIS EN 2019	9
EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON HONGROIS	9
CABOTAGE	10
1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM HONGROIS	10
RAPPEL DE LA FISCALITE GENERALE	10
RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM	11
RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	14
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL HONGROIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	18
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	18
MATERIEL DE TRANSPORT	19
CARBURANT	20
ENTRETIEN & REPARATIONS	20
PNEUMATIQUES	21
PEAGES	21
ASSURANCES	21
TAXE A L'ESSIEU	22
COUTS DE STRUCTURE	22
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	22
CONDITIONS DE TRAVAIL	22
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	23
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT HONGROIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	24
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	25
3. BIBLIOGRAPHIE	27

1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES HONGROIS

1.1. LE TRM HONGROIS EN 2019 - DONNEES CLES

STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON HONGROIS EN 2019

Structure du TRM sous pavillon hongrois en 2019

2019	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	202 631	36 951	100,0%	182	2 620
Transport national	165 527	13 382	36,2%	81	1 002
Transport international	37 104	23 569	63,8%	635	1 618
<i>dont transport international marchandises chargées en Hongrie</i>	12 129	8 012	21,7%	661	568
<i>dont transport international marchandises déchargées en Hongrie</i>	12 347	7 486	20,3%	606	511
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	9 241	7 166	19,4%	775	472
<i>dont cabotage</i>	3 386	905	2,4%	267	67

Source : Eurostat

Comparée à d'autres pavillons de la région, l'activité nationale représente une part relativement importante pour le pavillon hongrois, mais le transport routier de marchandises international demeure prépondérant avec près de deux tiers de l'activité totale. Les distances moyennes, en baisse depuis plusieurs années, témoignent de la concentration géographique de l'activité du pavillon hongrois.

EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON HONGROIS

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

En millions de t-km	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
TOTAL	35 373	33 721	34 529	33 736	35 818	37 517	38 353	40 002	39 684	37 948	36 951	0,44%
Transport national	12 171	11 329	10 534	9 181	9 246	9 630	10 356	11 720	11 940	12 979	13 382	0,95%
Transport international	23 203	22 392	23 995	24 555	26 572	27 887	27 996	28 281	27 744	24 969	23 569	0,16%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Après une baisse importante suite à la crise économique de 2008, l'activité nationale du pavillon hongrois retrouve des couleurs et dépasse désormais son niveau d'avant-crise. Sur la même période, l'activité internationale progresse d'abord, principalement grâce à l'activité entre pays tiers, puis rechute à son niveau d'il y a 10 ans. Selon les professionnels rencontrés, l'émergence du pavillon roumain voisin sur le marché de l'activité entre pays tiers et du cabotage, les revendications sociales des conducteurs tout comme les mesures « protectrices » de certains grands pays de l'Ouest auraient affaibli l'activité internationale du pavillon hongrois.

CABOTAGE

Le cabotage sous pavillon hongrois dans les 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
Cabotage sous pavillon hongrois	285	421	550	690	879	1 000	953	1 146	1 227	1 069	905	12,26%
<i>en Allemagne</i>	84	178	253	303	420	502	503	616	611	527	396	16,82%
<i>en Autriche</i>	45	70	110	146	180	207	182	217	212	178	200	16,01%
<i>en France</i>	67	84	78	106	117	95	98	105	167	139	79	1,66%
Part du cabotage dans le transport hongrois en pourcentage (%)	0,8	1,2	1,6	2,0	2,5	2,7	2,5	2,9	3,1	2,8	2,4	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage sous pavillon hongrois est en perte de vitesse depuis deux ans. La part du cabotage dans l'activité globale reste faible avec 2,45 % en 2019. Les pays les plus cabotés par les transporteurs hongrois sont naturellement les pays où ils sont les plus actifs, à savoir l'Allemagne, l'Autriche voisine et la France.

L'activité de cabotage du pavillon hongrois, un vingtième du pavillon polonais ou un quart du pavillon roumain en volume absolu, n'arrive qu'en 14^e position dans le classement des pavillons européens en 2019, loin derrière les autres pavillons de l'Est de l'Europe.

Le cabotage en Hongrie

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM
Cabotage en Hongrie	42	21	72	50	47	61	56	65	61	79	118	10,82%
Taux de pénétration du cabotage*	0,35%	0,19%	0,67%	0,54%	0,51%	0,63%	0,54%	0,55%	0,50%	0,61%	0,87%	-
Part de marché du cabotage**	0,47%	0,25%	0,91%	0,72%	0,67%	0,83%	0,70%	0,74%	0,64%	0,79%	1,10%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

*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 Hongrie reste très faible en valeurs absolues et en pourcentage. Cette situation est comparable à celle des autres pavillons concurrents. Le cabotage en Hongrie est principalement réalisé par les pavillons roumain et slovaque et souvent dans le cadre d'une activité frontalière ou de transit.

1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM HONGROIS

RAPPEL DE LA FISCALITE GENERALE

Impôt sur les sociétés

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la Hongrie a baissé le taux d'imposition des sociétés à 9 % pour toute tranche de revenu. Ainsi, le pays a actuellement le taux d'imposition le plus bas de l'Union européenne sur les bénéficiaires des sociétés. Les dividendes ne sont pas taxés.

En raison de la récente possibilité d'application, à compter de mi-2019, d'un taux spécial de 7,5 % pour les entreprises multinationales, la Hongrie « commence à montrer les caractéristiques d'un paradis fiscal au même titre que la Belgique, Chypre, l'Irlande, Malte, le Luxembourg et les Pays-Bas », selon le Parlement européen.¹

¹ <https://emerging-europe.com/news/european-parliament-hungary-has-the-traits-of-a-tax-haven/>

T.V.A.

Avec 27 %, la Hongrie a le taux de TVA le plus haut de toute l'Union européenne depuis sa dernière augmentation en 2012. Un taux réduit de 18 % s'applique à certains produits alimentaires et culturels et un autre taux super-réduit de 5 % existe sur les produits alimentaires de base, les produits pharmaceutiques, les équipements médicaux, les livres, les journaux, l'hébergement social, la restauration et services de traiteur, la fourniture de services internet, l'hébergement hôtelier et la location saisonnière.

Le taux de 0 % s'applique au transport international.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Depuis 1^{er} janvier 2016, le taux d'impôt sur le revenu est établi à 15 % pour toute tranche de revenu. Il est prélevé à la source sur le salaire brut au même titre que les cotisations sociales.

Un crédit d'impôt est toutefois prévu pour certains foyers correspondant au modèle familial traditionnel que le gouvernement hongrois cherche ouvertement à favoriser (couple marié avec enfant(s)) ainsi que pour les personnes en situation de handicap.

RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM

Taxe à l'essieu (Teljesítményadó)

Depuis le 1^{er} janvier 2013, la taxe appelée « la taxe sur la performance des véhicules à moteur » est en vigueur en Hongrie. Cette taxe est destinée au financement des municipalités du lieu d'immatriculation du véhicule, qui s'occupent aussi de la collecte de la taxe.

Selon la loi en vigueur, il est obligatoire de payer cette taxe sur tout véhicule immatriculé en Hongrie, y compris les remorques, mais aussi sur les véhicules immatriculés à l'étranger et utilisés exclusivement en Hongrie. Le paiement de la taxe se fait en deux fois dans l'année. La date de paiement varie selon la date de déclaration et le lieu d'imposition.

Le montant de cette taxe est fonction de l'âge, de la classe Euro, du PTAC et de la puissance du moteur du véhicule (si applicable).

La méthode de calcul de la taxe est complexe et se base sur une tarification par tranches de 100 kg du poids net du véhicule. Dans le cas des semi-remorques et remorques, on y ajoute également 50 % du poids de la charge autorisée. Divers simulateurs aident les transporteurs à calculer leur taxe.

Ex : <https://gepjarmu-adasveteli-szerzodes.hu/teljesitmenyado-kalkulator/>

Le montant retenu pour un PL 40T Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques, le modèle et la puissance les plus rencontrés lors des entretiens en Hongrie est de 192 589 HUF, soit près de 550 euros.

Péages

Le système de péage électronique remplace les anciennes vignettes hongroises depuis le 1^{er} juillet 2013. Ce péage kilométrique qui ne concerne que les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes concerne une grande partie des autoroutes et routes nationales (voir la carte page suivante). Les voitures particulières et d'autres catégories de véhicules de 3,5 tonnes et plus sont toujours soumises au paiement d'une vignette dont le prix varie selon la durée. La vignette hongroise est dématérialisée et peut être payée aux bornes dans les stations-service ou par téléphone sur une application dédiée.

Le péage kilométrique pour les PL est fonction de la distance parcourue, de la catégorie du véhicule selon le nombre d'essieux total ainsi que de sa classe Euro.

Péages en Hongrie - taux en vigueur à compter du 1er janvier 2019									
Autoroutes									
Classe d'émission	Euro 0-I			Euro II-IV			Euro V et plus		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix HUF/km	63,76	89,45	144,48	55,44	77,78	120,40	47,12	66,11	102,34
Prix €/km	0,182	0,256	0,413	0,158	0,222	0,344	0,135	0,189	0,292
Routes principales (routes nationales)									
Classe d'émission	Euro 0-I			Euro II-IV			Euro V et plus		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix HUF/km	27,12	46,95	90,12	23,58	40,83	75,10	20,04	34,71	63,84
Prix €/km	0,077	0,134	0,257	0,067	0,117	0,215	0,057	0,099	0,182
Péages en Hongrie - taux en vigueur depuis le 15 mars 2020									
Autoroutes									
Classe d'émission	Euro 0-I			Euro II-IV			Euro V et plus		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix HUF/km	65,92	92,48	149,39	57,32	80,42	124,49	48,72	68,36	105,82
Prix €/km	0,188	0,264	0,427	0,164	0,230	0,356	0,139	0,195	0,302
Routes principales (routes nationales)									
Classe d'émission	Euro 0-I			Euro II-IV			Euro V et plus		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix HUF/km	28,04	48,55	93,18	24,38	42,22	77,65	20,72	35,89	66,00
Prix €/km	0,080	0,139	0,266	0,070	0,121	0,222	0,059	0,103	0,189

Source : National Toll Payment Services PLC. Hongrie

D'importantes amendes sont prévues en cas d'incident de paiement. Les montants des amendes sont basés sur la catégorie du véhicule, la raison de l'infraction et la durée pendant laquelle le véhicule a utilisé le réseau routier sans s'acquitter de la taxe. Elle varie entre 80 € et 500 € par incident.

La carte suivante représente le réseau routier et autoroutier hongrois soumis au paiement du péage kilométrique.

Légende la carte :

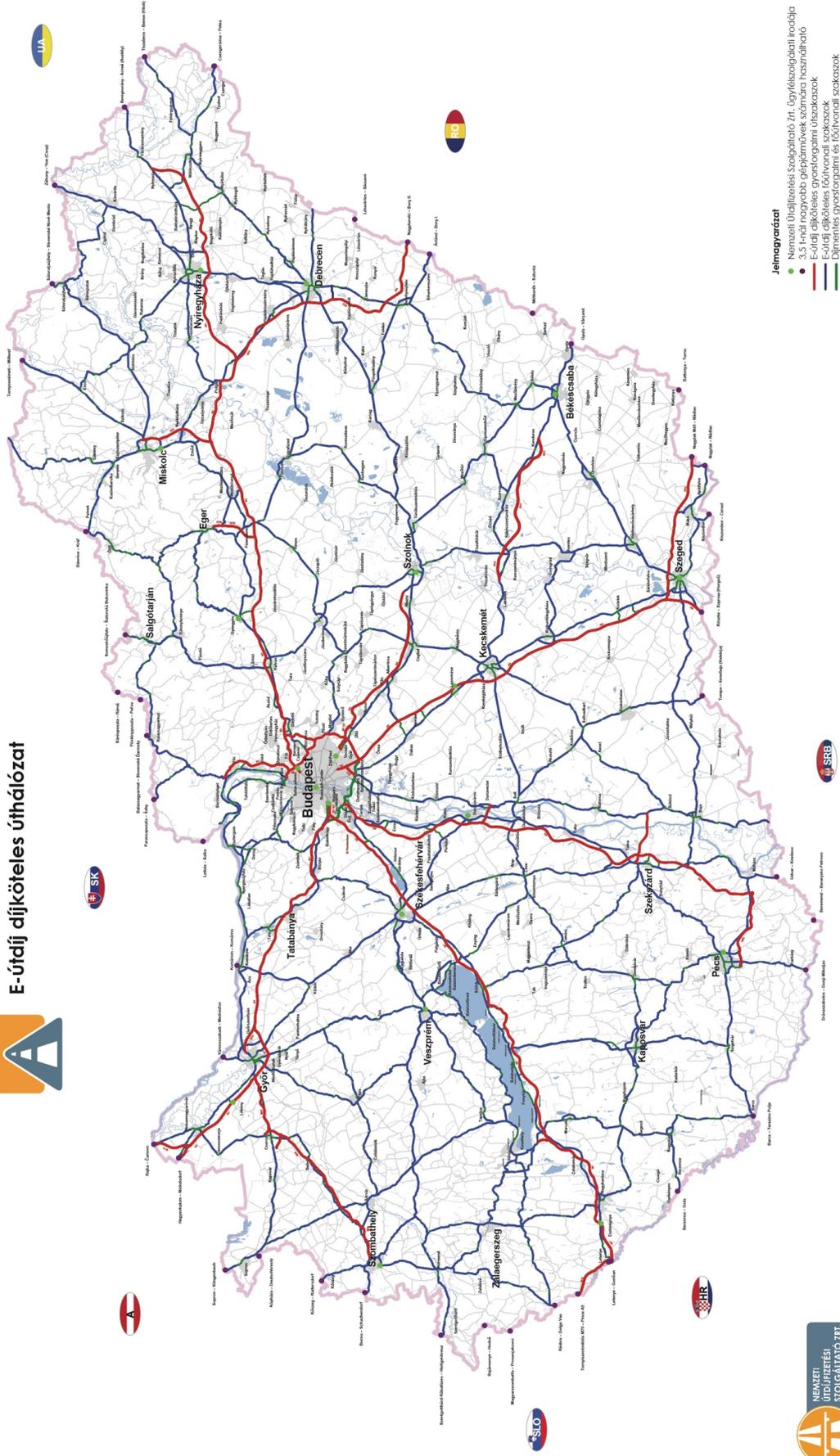
Rouge : autoroutes à péage

Bleu : routes nationales à péage (routes principales)

Vert : routes nationales non soumis au péage



E-útdíj díjköteles úthálózat



Jelmagyarázat

- Nemzeti útdíjmentes közúti hálózat
- 3,5 km/h sebességkorlátozott útszakaszok
- E-útdíj díjköteles főútvonali szakaszok
- E-útdíj díjköteles főútvonali szakaszok
- Díjmentes gyorstorgalmi és főútvonali szakaszok



Tételek: CUI Solutions Kft., Ikercegem.hu | Érvényes: 2020. november 16-tól.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Hongrie a mis en place un système de droits d'accises, en appliquant le minimum de 330 €/1 000 litres. Ce montant est converti à la monnaie locale une fois par an par la Commission européenne au moment de la publication de la note annuelle. Sur l'année qui suit, le taux de change retenu pour veiller au respect du minimum communautaire n'évolue pas même si la monnaie locale perd de sa valeur sur la même période. Ceci peut parfois créer une situation où un État-membre semble ne pas respecter la réglementation en vigueur en raison de la dévaluation de sa monnaie, ce qui a été le cas de la Hongrie en 2018 et 2020.

Le système de calcul des droits d'accises a récemment été modifié pour mieux l'adapter à la volatilité des prix du carburant sur le marché international. Ainsi, la Hongrie applique désormais un double taux de taxation :

- Si le cours officiel international du pétrole est supérieur à 50 \$/baril, la Hongrie applique des droits d'accises de 110 350 HUF pour 1 000 litres de gasoil, auxquels s'ajoutent 3 883 HUF de frais de stockage stratégique. Au cours officiel du forint hongrois au 1^{er} octobre 2019 (la date retenue par la Commission européenne pour la mise à jour annuelle de son tableau des droits d'accises), soit 1 € = 334,79 HUF, le montant des droits d'accises s'élève à 340,1625 €/1 000 litres.
- Si le cours officiel international du pétrole est inférieur ou égal à 50 \$/baril, la Hongrie applique des droits d'accises de 120 000 HUF pour 1 000 litres de gasoil, auxquels s'ajoutent 3 883 HUF de frais de stockage stratégique. Au cours officiel du forint hongrois au 1^{er} octobre 2019, le montant des droits d'accises dans ce cas de figure s'élève à 371,0774 €/1 000 litres.

Le remboursement partiel de droits d'accises pour les poids lourds d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes existe en Hongrie depuis le 1^{er} janvier 2011. Il n'est pas plafonné en volume. Le montant du remboursement, fixé à l'année jusqu'en 2019, est désormais mis à jour tous les trimestres. Pour les deux derniers trimestres de l'année 2020, le montant retenu est de 13,50 HUF par litre (0,039 €/litre).

RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

En 2019, lors de la réalisation des entretiens, le salaire minimum en vigueur était de 149 000 HUF (466 €) brut par mois. Au 1^{er} janvier 2020, le salaire mensuel brut minimum hongrois a subi une forte augmentation, +8 % par rapport à 2019, pour s'établir à 161 000 HUF brut par mois, soit près de 460 €. Cette forte augmentation du salaire minimum en 2020 ne devrait pas avoir d'effet immédiat sur le salaire des conducteurs qui est estimé à près de 200 000 HUF (571 €) brut par mois.

En cas d'application de temps de travail partiel, les valeurs à retenir en 2020 sont les suivantes :

- le salaire minimum hebdomadaire est de 37 020 HUF (106 €),
- le salaire minimum journalier est de 7 410 HUF (21 €),
- le taux horaire est de 926 HUF (2,65 €).

Ce salaire minimum s'applique aux catégories de métiers qui ne requièrent pas une qualification particulière. Il représente ainsi le salaire minimum à respecter pour les conducteurs sous contrats hongrois.

Un second niveau de salaire minimum hongrois, appelé « salaire minimum garanti » concerne les métiers qualifiés, requérant un diplôme universitaire du 2nd degré, une formation professionnelle donnant droit à un diplôme de qualification ou une responsabilité particulière du salarié. Le montant de ce second niveau de salaire minimum s'élève à 210 600 HUF depuis le 1^{er} janvier 2020, soit près de 600 €.

Pour rappel, malgré la qualification professionnelle induite par leur formation, les conducteurs routiers n'entrent pas dans le domaine d'application de ce niveau de salaire minimum. En revanche, certains entrepreneurs offrent symboliquement ce même niveau de salaire à leurs meilleurs conducteurs pour les fidéliser.

Evolution du salaire minimum en Hongrie				
Année	Brut mensuel en HUF	Evolution (HUF)	Brut mensuel en €	Evolution (€)
2020	161 000,00 HUF	8%	488,38 €	5%
2019	149 000,00 HUF	8%	465,92 €	4%
2018	138 000,00 HUF	8%	447,31 €	8%
2017	127 500,00 HUF	15%	412,65 €	17%
2016	111 000,00 HUF	6%	352,74 €	6%
2015	105 000,00 HUF	3%	331,75 €	-1%
2014	101 500,00 HUF	4%	335,56 €	1%
2013	98 000,00 HUF	5%	333,32 €	10%
2012	93 000,00 HUF	19%	302,61 €	7%
2011	78 000,00 HUF	6%	283,30 €	4%
2010	73 500,00 HUF	3%	272,80 €	7%
2009	71 500,00 HUF	4%	255,48 €	-5%
2008	69 000,00 HUF	5%	269,50 €	4%
2007	65 500,00 HUF	5%	258,00 €	3%
2006	62 500,00 HUF	10%	249,29 €	8%
2005	57 000,00 HUF	8%	231,33 €	15%
2004	53 000,00 HUF	6%	200,51 €	-4%
2003	50 000,00 HUF	0%	208,00 €	1%
2002	50 000,00 HUF	25%	205,05 €	36%
2001	40 000,00 HUF	57%	151,20 €	51%
2000	25 500,00 HUF		100,24 €	

Source : Ministère des Finances - Hongrie

Indemnités de déplacement (Külföldi napidíjak)

Le montant des indemnités de déplacement journalières pour les salariés soumis au droit hongrois est fixé à 40 € pour la plupart des pays de l'Union européenne à l'exception de la Bulgarie et la Roumanie (30 €). Spécificité hongroise depuis 2016, la réglementation fiscale hongroise permet aux transporteurs internationaux l'octroi de 60 € d'indemnité journalière lorsque le déplacement du conducteur est considéré comme un détachement incluant au moins une journée complète de 8 heures de travail dans le pays concerné.

L'indemnité de déplacement national est fixée à 3 000 HUF par jour, soit 8,50 €.

Les indemnités de déplacement ne sont soumises ni à l'impôt ni aux cotisations sociales. Les montants des indemnités sont indiqués dans le tableau ci-après. En pratique, les transporteurs routiers comptabilisent 60 € par jour d'indemnités pour les journées entières de travail à l'étranger. Pour les autres journées (notamment les journées où une partie de heures de conduite est réalisée en Hongrie), les taux suivants s'appliquent.

Montant des indemnités de déplacement journalières par pays visité - Hongrie 2019/2020	
Pays	Montant
Allemagne	40 €
Autriche	40 €
Belgique	40 €
Bulgarie	30 €
Chypre	40 €
Croatie	40 €
Danemark	40 €
Espagne	40 €
Estonie	40 €
Finlande	40 €
France	40 €
Grèce	40 €
Hongrie	40 €
Irlande	40 €
Italie	40 €
Lettonie	40 €
Lituanie	40 €
Luxembourg	40 €
Malte	40 €
Norvège	40 €
Pays-Bas	40 €
Pologne	40 €
Portugal	40 €
Roumanie	30 €
Slovaquie	40 €
Slovénie	40 €
Suède	40 €
Royaume-Uni	£30
Autre - Europe	30 €

Source : Centre de relations internationales

Cotisations sociales en Hongrie

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en 2019 et 2020	Employeur	Salarié
Pensions vieillesse	Taux global de "forfait sociale des entreprises" de 17,5%	10,0%
Assurance Maladie, prestations en nature		4,0%
Assurance Maladie, prestations en espèces		3,0%
Chômage		1,5%
Contribution à la formation	1,5%	0,0%
Total	19,0%	18,5%

Source: Cleiss et Ministère des ressources humaines

En ce qui concerne l'Assurance Maladie, une prestation en nature désigne un remboursement total ou partiel, par l'organisme de sécurité sociale, de tout ou partie des frais de santé engagés lors d'une maladie ou d'une maternité tandis qu'une prestation en espèces est une indemnité journalière qui permet de compenser la perte de revenu due à un arrêt de travail.

La protection en matière d'accidents du travail est incluse dans le « forfait social » de l'employeur. A compter du 1^{er} juillet 2020, les cotisations sociales du salarié sont regroupées et versées sur une caisse centrale, ne laissant apparaître qu'une seule ligne à 18,5% sur les fiches de paie.

Bonus éco-conduite ou Allocation d'économie de carburant (Üzemanyag megtakarítás)

Ce supplément de revenu potentiel pour les conducteurs routiers, en vigueur depuis 2011, est toujours d'actualité. Pour rappel, ce revenu, qui ne rentre pas dans le calcul du revenu soumis aux charges sociales ni à l'impôt sur le revenu, est généré par une économie de carburant théoriquement réalisée par le conducteur par rapport à une consommation moyenne (la « norme ») calculée par le ministère du *Développement national*. Dans ses calculs, l'administration prendrait en considération le kilométrage réalisé, le segment de route emprunté, la charge du véhicule, la classe EURO, l'âge et la marque du véhicule. Suivant les évolutions technologiques et le climat constaté pendant la période de calcul, les moyennes calculées par les autorités seraient constamment modifiées. Il existe désormais deux versions, estivale et hivernale, pour chaque norme.

L'employeur n'est pas obligé d'accorder ce supplément à ses conducteurs, mais s'il souhaite le faire, il doit justifier que la consommation de carburant (justification par des factures d'achat de carburant) est moins importante que la moyenne calculée par le ministère pour le segment de route et la charge de camion correspondants. Les conducteurs qui ne respectent pas les normes de consommation du ministère doivent obligatoirement suivre une formation à l'éco-conduite.

Dans le cas où la consommation réelle ressort en dessous de la moyenne officielle, le conducteur peut recevoir un bonus allant jusqu'à 100 000 HUF (285 €) par mois.

En pratique, selon nos enquêtes dans les entreprises, les « normes » du ministère seraient surestimées. Ce supplément de revenu non soumis aux charges serait donc quasi-automatiquement inscrit sur la fiche de paie des conducteurs routiers sans que la consommation soit réellement contrôlée.

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2019, 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, 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 hongrois 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 hongrois.

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 17 entreprises hongroises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, 15 ont présenté des résultats satisfaisants. Ainsi, les 15 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	19	24	RO, IRL, EU, CH, NO	24	2 128 237 €
Entreprise 2	54	48	Scandinavie	58	5 408 456 €
Entreprise 3	31	30	DE,AT	37	3 762 477 €
Entreprise 4	13	14	PL,DE,AT, CH	16	1 559 403 €
Entreprise 5	18	18	D,CH,NL,B,DK,A	25	5 107 942 €
Entreprise 6	40	49	UK,Benelux, FR	45	4 803 013 €
Entreprise 7	22	29	nd	27	2 227 669 €
Entreprise 8	185	230	AT,DE, IT, FR, ES	210	19 500 000 €
Entreprise 9	5	5	AT,DE,Benelux	5	nd
Entreprise 10	8	12	NL, BE, FR	10	767 191 €
Entreprise 11	285	320	Union européenne	310	42 326 678 €
Entreprise 12	46	50	CH,IT,FR	52	6 528 165 €
Entreprise 13	14	18	Union européenne	16	1 852 357 €
Entreprise 14	6	6	HU, Ex-Yougoslavie	11	680 000 €
Entreprise 15	18	25	DE, Benelux	17	1 927 215 €

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

Le recours à la sous-traitance est répandu. En Hongrie, quelques entreprises internationalement connues se partagent une grande partie du marché et décrochent des contrats importants à l'étranger. Les petites entreprises sont souvent des sous-traitants de ces grands groupes.

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

En Hongrie, les véhicules sont exploités de façon intensive. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 250 et 315 jours avec une concentration autour de 280 jours par an.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 118 000 km et 162 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 144 500 km par an et par véhicule, en augmentation de 7,2 % par rapport à 2013.

La durée de conservation des véhicules varie selon la marque, la nature des trajets et la stratégie commerciale des entreprises. Les grandes entreprises ayant la possibilité de décrocher des contrats de crédit-bail avantageux n'hésitent pas à renouveler leur flotte tous les 3 ans tandis que les petites entreprises utilisent les véhicules pendant près de 6 ans sur les routes internationales, puis pendant 3 à 4 ans sur les trajets nationaux, soit un total de 10 ans.

Le profil, la taille et les stratégies des entreprises étant très variés, il semble difficile d'établir une moyenne pour la durée de détention des véhicules, en particulier pour les tracteurs routiers. Ainsi, pour faciliter la comparaison avec d'autres pays, le CNR retiendra le profil le plus souvent rencontré (soit 11 entreprises sur 15) qui affiche une durée de détention de 7 ans, soit 4 ans de crédit-bail et 3 années supplémentaires en pleine propriété.

En ce qui concerne les semi-remorques, les entreprises hongroises préfèrent souvent acquérir des modèles de base, souvent bas de gamme et les renouveler plus souvent. Ainsi, la durée de détention constatée de 9 ans se trouve en dessous de la moyenne régionale. Le mode d'acquisition des remorques le plus fréquent est le crédit-bail sur 4 ans.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est dans la moyenne régionale. Il se situe à 1,15, un chiffre comparable à ce qui est observé en Slovaquie et en Tchéquie mais supérieur à la moyenne polonaise.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs hongrois se situe dans le haut de la fourchette des prix de marché européen, avec une concentration autour de 90 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 22 000 €.

Le mode de financement retenu pour le profil type est le crédit-bail. La durée des contrats varie entre 3 et 5 ans mais la durée la plus souvent rencontrée est 4 ans. Le taux d'intérêt des contrats de leasing (crédit-bail) est bien au-dessus des autres pays de la zone. Le forint hongrois étant dans une zone de quasi-spéculation depuis début 2019, les taux supportés par certains transporteurs dépassent parfois les 3 %. Les grandes entreprises ayant une force commerciale plus importante réussissent à baisser les taux à près de 2,2 %. Dans la plupart des cas, un acompte de 10 % du prix d'achat du véhicule est exigé comme premier loyer. En fin de contrat, un montant correspondant souvent à près de 10 % du prix du véhicule est payé par les transporteurs pour lever l'option d'achat.

Certaines grandes entreprises rencontrées privilégient des contrats de crédit-bail avec un minimum d'acompte (souvent entre 1 et 3 %), pour une durée de 3 ans et sans option d'achat. Ainsi, ils renouvellent leur flotte tous les trois ans en moyenne et gardent une certaine flexibilité de leur offre suivant l'évolution du marché.

Les données retenues sur les taux d'intérêt, estimés à 2,8 %, et sur 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 14 613 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,15. Ce coût est stable par rapport à l'étude de 2013 (14 642 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,17).

CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2019 est de 0,955 € par litre pour la Hongrie selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne au cours de l'année et après la récupération partielle des droits d'accises en 2019 (3,5 HUF/litre, soit 0,01 €/litre).

Les entreprises hongroises préfèrent l'achat de carburant essentiellement en Hongrie, à un prix avoisinant les 0,940 € pour l'achat en gros pour près de 35 % de leur approvisionnement et à 0,955 € le litre à la pompe pour près de 30 % de leur approvisionnement.

Pour pouvoir compléter leurs tournées européennes, souvent de 3 semaines, les transporteurs ont parfois besoin de s'approvisionner à l'étranger. Pour cela, ils font la course au carburant bon marché et préfèrent s'approvisionner au Luxembourg (15 % du total au prix de 0,941 €), en Allemagne (10 % du total au prix de 1,054 €) mais aussi éventuellement en Espagne pour 10 % au prix de 0,9540 €/litre après le remboursement partiel des droits d'accises en 2019.

Le prix unitaire moyen du panier d'achat de carburant d'un transporteur hongrois est donc estimé à 0,9575 €.

La consommation moyenne de carburant est estimée à 30,3 litres aux 100 km, en baisse par rapport à la moyenne de 32 litres observée en 2013.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le recours au leasing avec contrat d'entretien a fait son apparition sur le marché hongrois mais reste pourtant marginal et demeure à la portée d'un petit nombre d'entreprises suffisamment grandes pour pouvoir négocier les termes des contrats. D'après les responsables rencontrés, un contrat d'entretien représenterait un coût de près de 5 000 € par an et par tracteur pendant la durée du leasing.

Pour près de 30 % des entreprises interrogées, l'entretien et les petites réparations se font dans l'atelier intégré. Le coût lié à ce poste est estimé par les entreprises dans une fourchette entre 2 500 et 3 000 € en moyenne sur l'intégralité de leur flotte. En revanche, cette estimation prend souvent en considération les services liés aux pneumatiques et exclut l'achat de pièces détachées ou des réparations sophistiquées qui se font chez le concessionnaire.

Pour le reste, soit pour plus de la moitié des entreprises visitées, l'entretien et les réparations sont réalisés chez le concessionnaire pendant les premières années après l'achat du matériel, puis chez un garagiste moins onéreux pour les 3 ou 4 dernières années du matériel. Dans ce cas, ce poste de coût représente plus de 2 000 000 forints par an et par véhicule, soit un peu plus de 5 700 €.

La valeur retenue pour l'étude 2019 sera de 4 800 € par an et par véhicule, en forte augmentation par rapport à 3 909 € estimé en 2013.

PNEUMATIQUES

Entre les contrats de pneumatiques que proposent les grandes marques européennes au prix kilométrique entre 5 et 7 centimes d'euros, les différentes stratégies d'achat des entreprises et les différences de prix entre les constructeurs qui vont du simple au triple, il est souvent difficile de s'orienter dans le calcul du coût de ce poste pour le pavillon hongrois, comme c'est souvent le cas pour d'autres pavillons européens.

En revanche, une chose est sûre : les pneumatiques, tout comme l'assurance, représentent une passion indéniable chez les responsables des entreprises de transport. Chacun a sa propre vision et sa stratégie mais chacun connaît aussi parfaitement le coût de pneumatiques pour sa flotte. Ainsi, le CNR se fie aux dires des professionnels sur le sujet.

D'après les déclarations des transporteurs hongrois et tous profils et pratiques confondus, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est donc estimé à 1 800 000 forints, soit près de 5 140 €. L'importante augmentation de ce poste de coût, qui était estimé à 2 750 € en 2013, est principalement due à l'abandon progressif des pratiques de rechapage et au retour vers l'achat de pneumatiques plus performants des grandes marques européennes. En effet, les pneumatiques bas de gamme, de production chinoise ou locale, entraîneraient une hausse de la consommation de carburant.

PEAGES

En ce qui concerne les péages, la tendance est à la refacturation directe de la dépense aux clients suivant le trajet choisi et les contraintes de délai imposées. Ainsi, les transporteurs qui subissent de plein fouet la forte augmentation du coût des péages à travers l'Europe réussissent à externaliser ce risque.

Le coût annuel des péages se situe dans une fourchette très large allant de 12 000 € jusqu'à plus de 30 000 € pour les entreprises traversant la Suisse.

Au final, ce poste de coût est estimé à 8 000 000 forints, soit près de 22 800 €, pour un ensemble articulé 40 tonnes réalisant près de 145 000 km par an avec un taux de 80 % sur les autoroutes et routes payantes. En hausse de plus de 60 % par rapport à 2013, ce coût estimé ne comprend pas le coût de l'Eurovignette, dont l'achat n'est pas généralisé chez les transporteurs hongrois.

ASSURANCES

Les transporteurs hongrois s'accordent pour dénoncer une importante hausse des primes d'assurance ces 3 dernières années. Les montants relevés auprès des transporteurs rencontrés sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 2 000 € par an et par ensemble à 5 000 € par an et par ensemble. Comme partout en Europe, l'assurance véhicule se compose de volets pouvant être contractés séparément, soit une assurance tiers payant obligatoire et un autre tous risques, ou « Casco », qui s'ajoute à la première.

Chez les Hongrois, la tendance est à la négociation séparée des deux volets. Le tiers payant obligatoire serait très avantageux s'il est contracté chez le concessionnaire au moment de l'achat du véhicule ou au début du contrat de leasing. Pour la seconde partie, les transporteurs font jouer la concurrence pour obtenir le meilleur prix et n'hésitent pas à changer souvent d'assureur.

Suite aux témoignages des responsables d'entreprise, le montant retenu par le CNR est de 3 250 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques, en hausse de 17 % par rapport à l'étude de 2013.

TAXE A L'ESSIEU

Pour le modèle de tracteur routier neuf, aux dernières normes écologiques, le plus souvent rencontré en Hongrie, le montant annuel de la taxe à l'essieu est de 31 089 HUF (près de 89 €). Pour la semi-remorque, elle est de 161 500 HUF (461 €), soit un minimum de 550 euros pour un ensemble articulé 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

COÛTS 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, minimisant dans ce cas le coût de l'entretien. Collectées par le même organisme, la taxe d'immatriculation du véhicule et la taxe à l'essieu sont souvent confondues et donc font partie des coûts de structure annoncés par la plupart des entreprises.

Selon les professionnels rencontrés sur place et après retraitement de données, ce poste de coût est estimé entre 6,4 et 9 % du coût de revient total du véhicule.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Hongrie 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 Espagne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats hongrois, 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 hongrois affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. En règle générale, les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI. Certaines grandes entreprises du TRM préfèrent l'embauche en CDD avec un salaire plus attractif qu'en CDI mais avec une possibilité d'y mettre fin assez rapidement. Pour rappel, le CDD peut avoir une durée maximale de 5 ans en Hongrie.

Le nombre d'heures de travail par mois des conducteurs hongrois se situe dans une fourchette entre 200 heures et 255 heures, selon les déclarations des conducteurs. Le CNR n'a pas pu établir une durée de travail moyenne à partir de ces données. Ainsi, à dire d'expert, la valeur retenue sera de 212 heures par mois pour un mois de pleine activité, dont 180 heures de conduite. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 238 jours, suivant une fourchette observée entre 210 jours et 253 jours. Le nombre de semaine de travail est estimé à 46 semaines.

Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 23 jours par an pour une moyenne d'âge de 31 ans et une ancienneté de 4,5 ans. Pour rappel, les salariés hongrois ont droit à un minimum de 20 jours ouvrés de congés payés par an, complétés par des congés payés liés à l'âge du salarié selon la loi en vigueur (1 jour de congé supplémentaire tous les trois ans entre 21 et 30 ans, puis 1 jour de congé supplémentaire tous les 2 ans, jusqu'à l'obtention du maximum de 30 jours au total). Les enfants donnent droit à 2 jours de congés payés supplémentaires par enfant, plafonnés à 7 jours dans l'année. Ces droits sont cumulables.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs hongrois affectés à l'activité internationale réalisent, en général, autour de 17 découchers par mois à l'étranger. Près de la moitié des conducteurs rencontrés déclarent avoir un rythme de travail qu'ils appellent « 3/1 ». Ceci désigne un travail cyclique de 3 semaines à l'étranger et une semaine au domicile. Près d'un quart des conducteurs disent suivre une organisation « 4/1 » et le dernier quart déclare avoir une activité « aller-retour », c'est-à-dire des trajets aller-retour réguliers, généralement entre clients fixes. Ce dernier modèle implique des périodes de conduite entre 4 et 10 jours suivies de 1 ou 2 jours de repos au domicile.

Enfin, le kilométrage moyen d'un conducteur qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 123 800 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen bien supérieur, de près de 132 200 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 128 000 km par an. Pratiquement tous les conducteurs affectés uniquement à l'international déclarent atteindre le maximum réglementaire de 90 heures de conduite sur deux semaines.

En ce qui concerne le marché du travail des conducteurs, les entreprises indiquent des pénuries intermittentes. Le marché hongrois présente des caractéristiques assez spécifiques. En effet, les conducteurs hongrois n'émigrent que rarement à l'étranger. Des singularités culturelles et linguistiques des Hongrois seraient à l'origine de cette stabilité. En revanche, l'existence de minorités magyarophones en Roumanie, en Slovaquie, en Ukraine, en Croatie et en Serbie procure une source de conducteurs, qui vient souvent équilibrer le marché du travail en cas de pénurie.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,13.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sous contrat hongrois reçoivent un salaire fixe mensuel de l'ordre de 200 000 HUF brut (soit près de 570 €). Ce montant est souvent complété par un demi mois de salaire, souvent payé en fin d'année comme prime de Noël.

En plus de son salaire mensuel, le conducteur hongrois reçoit des indemnités de déplacement international suivant le pays et la durée de son déplacement, soit entre 60 et 40 € par jour. Pour les jours de conduite en Hongrie, le conducteur reçoit 3 000 HUF (soit 8,50 €) par jour.

Spécificité hongroise, les entreprises du TRM ont la possibilité d'octroyer une allocation d'économies de carburant à leurs conducteurs qui respectent les normes de consommation de carburant fixées par l'État (voir page 17). En pratique, cette allocation est donnée quasi-automatiquement à tous les conducteurs afin de minimiser la partie soumise aux cotisations et à l'impôt sur le revenu. Elle représente un montant de 100 000 HUF, soit près de 285 € par mois.

Une autre spécificité hongroise, pour un salarié célibataire et sans enfant, il n'y a aucune tranche de revenu non soumise à l'impôt sur le revenu et ce dernier s'applique au salaire brut à un taux unique de 15 %.

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

Profil type conducteur international - Hongrie - 2019					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 90 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de moyenne et longue distance (Autriche, Allemagne, Italie, France, Benelux,...) - Travail "3/1" généralisé pour la plupart des conducteurs, c'est-à-dire 3 semaines à l'étranger, une semaine de repos au domicile. Cela concerne plus de 60 % des cas rencontrés. - Congés payés pris systématiquement en été et quelques jours à Noël. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe proche du minimum national, complété par le bonus éco-conduite et des indemnités de déplacement. - Indemnités de déplacement souvent représentatives de la réalité. - Temps de travail proche de 228 heures par mois. 			
Kilométrage annuel réalisé		128 000 km			
Nombre de jours de travail par an		236			
Nombre de semaines d'activité par an		46			
Nombre d'heures de conduite par an		1 980			
Recomposition du coût d'un conducteur type hongrois en 2019					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	595,24 €	Salaire Brut	€/mois	595,24 €
Salaire brut fixe (200 000 HUF)	€/mois	571,43 €	Salaire brut fixe (200 000 HUF)	€/mois	571,43 €
Autres primes (mensualisées) (100 000 HUF/an)	€/mois	23,81 €	Autres primes (mensualisées) (100 000 HUF/an)	€/mois	23,81 €
Cotisations sociales primaires	19,00%	113,10 €	Cotisations sociales primaires	18,50%	110,12 €
Forfait sociale	17,50%	104,17 €	Pension vieillesse	10,00%	59,52 €
			Assurance Maladie, prestations en nature	4,00%	23,81 €
			Assurance Maladie, prestations en espèces	3,00%	17,86 €
			Chômage	1,50%	8,93 €
Contribution à la formation	1,50%	8,93 €	Contribution à la formation	0,00%	0,00 €
			Impôt sur le revenu	15,00%	89,29 €
Salaire brut chargé		708,33 €	Salaire net après cotisations et impôt		395,83 €
Bonus éco-conduite (100 000 HUF) pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		285,71 €	Bonus éco-conduite (100 000 HUF) pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		285,71 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		931,43 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		931,43 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		1 925,48 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 612,98 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur hongrois en 2019					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		7 142,86 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		7 142,86 €
Cotisations employeurs * 12 mois		1 357,14 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		2 392,86 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		8 500,00 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		4 750,00 €
Bonus éco-conduite*11 mois		3 142,86 €	Bonus éco-conduite*11 mois		3 142,86 €
Indemnités * 11 mois		10 245,71 €	Indemnités * 11 mois		10 245,71 €
Coût total annuel		21 888,57 €	Revenu net annuel		14 995,71 €
Coût horaire de conduite en €		11,05 €	Revenu net moyen mensuel		1 249,64 €
Coût kilométrique en €		0,17 €			

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2013 sur le TRM en Hongrie, le coût du conducteur calculé par le CNR en euros a augmenté de 34,7 % en forint malgré la baisse importante des cotisations sociales (19 % en 2019 contre 28,5 % en 2013). Le forint ayant perdu beaucoup de valeur contre l'euro sur cette période, l'évolution du même coût du conducteur est moins importante en euros, soit de l'ordre de 15,4 %. La hausse du coût est essentiellement due à l'augmentation du salaire fixe et du montant mensuel des indemnités de déplacement.

Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 11,05 €, en augmentation de plus de 15,4 % par rapport à 2013.

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

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2019 		
	unité	Hongrie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	144 500
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	267
Ratio semi-remorque/tracteur		1,15
Coût d'un conducteur	€/an	21 889
Ratio conducteur/tracteur		1,13
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 613
Consommation moyenne aux 100 km	litres	30,3
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	0,9575
Coût annuel du carburant	€/an	41 921
Entretien-réparations	€/an	4 800
Pneumatiques	€/an	5 140
Péages et vignette	€/an	22 800
Assurance (véhicule)	€/an	3 250
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	550
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		117 807
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,82

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes hongrois affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,82 € contre 0,80 € en 2013, en augmentation de plus de 5 % par rapport à la dernière étude. Cette stagnation s'explique notamment par une hausse importante du kilométrage, 144 500 km en 2019 contre 134 800 en 2013, malgré l'augmentation de certains coûts comme un coût annuel du conducteur plus élevé (+15,4 %), des péages (+63 %) et des pneumatiques (+87 %). En revanche, le poste de coût le plus important, le carburant, affiche une baisse de 13 % et la taxe à l'essieu a été pratiquement divisée par deux.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 8 % du coût total, le prix de revient serait de 0,89 € au kilomètre en 2019. Ce montant se trouve légèrement au-dessus des informations transmises par les transporteurs qui estiment leur prix de revient autour de 0,82 à 0,88 €/km.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat,

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

Cleiss,

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

Administration Nationale de Taxes et Douanes,

https://nav.gov.hu/nav/ado/jarulek/Minimalber_garantalt_berminimum.html

MKFE, fédération de transporteurs hongrois,

<https://www.mkfe.hu/hu/mediamenu/hirek/belf%C3%B6ldi-h%C3%ADrek/10181-minimalber-es-garantalt-berminimum-2020.html>

Centre de relations internationales, indemnités de déplacement par pays,

<http://www.nyf.hu/nki/node/31>

Hu-Go, péages en Hongrie,

<https://hu-go.hu/articles/article/about-the-amount-of-the-toll#menu>

Vialtis, récupération partielle des droits d'accises en Hongrie,

<https://www.vialtis.com/en/our-services/vat-refund/hungary-refund-of-excise-duty-on-diesel-oil>

Ado, site d'information sectorielle,

<https://ado.hu/ado/az-uzemanyag-megtakaritas-es-a-szemelyi-jovedelemado/>

Gyakorikerdesek, site d'information sectorielle,

<https://www.gyakorikerdesek.hu/>

Calculateur de taxe sur les véhicules,

<https://gepjarmu-adasveteli-szerzodes.hu/teljesitmenyado-kalkulator/>

Simulateur de fiche de paie,

<https://accace.com/payroll-calculator-for-hungary/>