



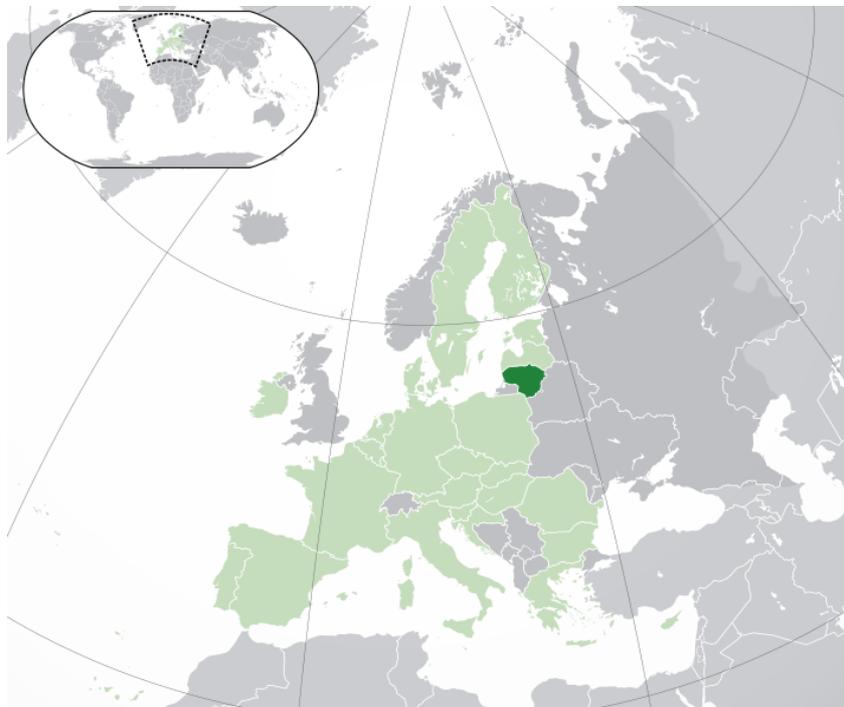
*Comité National Routier*



## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises lituanien

### Étude 2021





# Comité national routier

avec la collaboration du cabinet  
Moreus

## ETUDES EUROPE

### Le transport routier de marchandises lituanien

Étude 2021

Comité national routier - Paris

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

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



## AVERTISSEMENTS

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM lituanien réalisée en 2017, cette étude menée en 2021 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 avec les valeurs disponibles en 2022. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2021.

Il est également important de noter que cette étude a été réalisée en 2021 pendant la crise sanitaire de la covid. L'analyse devait être axée sur les données antérieures à la covid, soit 2019. Lors des entretiens, les transporteurs lituaniens ont cependant eu du mal à dissocier les données 2021. La crise covid impacte de facto les données de cette étude. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.



## RESUME

Située au Nord-Est de l'Union européenne, la Lituanie bénéficie, comme ses voisins baltes, d'une position géographique stratégique permettant à son pavillon d'échanger tant avec l'Europe de l'Ouest qu'avec la Russie et les autres pays de la Communauté des États indépendants.

Le transport routier de marchandises (TRM) lituanien est majoritairement tourné vers l'international, pour 93 % de l'activité totale de son pavillon. Dans le dernier classement européen du CNR, le pavillon lituanien se place en deuxième position derrière le pavillon polonais sur l'activité internationale entre pays tiers. La crise de la covid en 2020-2021 et les conséquences du paquet Mobilité semblent cependant avoir affecté à la baisse l'activité des transporteurs lituaniens. Le kilométrage annuel d'un poids lourd lituanien est ainsi plus faible que lors de la dernière étude, 132 300 km/an en 2021 contre 150 000 km/an en 2017. Les conducteurs sous contrat lituanien affectés à l'international semblent rentrer plus souvent chez eux, en moyenne toutes les deux ou trois semaines. En 2017, les tournées étaient évaluées à 24 jours en moyenne. Au final, le kilométrage d'un conducteur affecté à l'international est évalué en 2021 à 115 000 km/an contre 136 000 km/an en 2017. Le coût du conducteur augmente sur la période, passant de 23 014 €/an en 2017 à 23 847 €/an en 2021, soit une hausse de 3,6 % en 4 ans. Celle-ci s'explique par les augmentations liées au salaire minimum et aux indemnités de déplacement. Cette hausse est toutefois contenue par une forte baisse des cotisations patronales, passant de 32,60 % à 3,03 % depuis la dernière étude de 2017. La charge est alors imputée en partie aux cotisations salariales qui passent de 9 % à 19,5 %.

Outre les évolutions observées sur les conditions d'exploitation des véhicules et sur les coûts et conditions de travail des conducteurs, il apparaît que certains postes de coûts ont augmenté en quatre ans. C'est le cas des péages (+23,8 %), du coût de détention (+12,6 %) ou encore de l'entretien-réparations (+11,9 %). A l'inverse, le poste pneumatiques a fortement chuté depuis 2017, -45 %, ceci s'explique notamment par l'attention particulière que les transporteurs lituaniens lui portent.

Au bilan, en 2021, le coût complet d'un poids lourd lituanien affecté à l'international s'établit à 0,84 €/km. En comparaison avec l'étude du CNR de 2017, le prix de revient est en augmentation de +18 %.



# SOMMAIRE

<b>AVERTISSEMENTS</b>	<b>5</b>
<b>RESUME</b>	<b>7</b>
<b>1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON LITUANIEN</b>	<b>11</b>
<b>1.1. LA LITUANIE EN BREF</b>	<b>11</b>
<b>1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LITUANIEN</b>	<b>12</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	12
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	17
LE TRM LITUANIEN - DONNEES CLES	20
<b>1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LITUANIE</b>	<b>24</b>
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	24
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	26
<b>2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL LITUANIEN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>31</b>
<b>2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES</b>	<b>31</b>
MATERIEL DE TRANSPORT - Exploitation	32
MATERIEL DE TRANSPORT - Financement	32
CARBURANT	32
ENTRETIEN & REPARATIONS	33
PNEUMATIQUES	33
PEAGES	33
ASSURANCES	34
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	34
COUTS DE STRUCTURE	34
<b>2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>34</b>
CONDITIONS DE TRAVAIL	34
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	35
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT LITUANIEN AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	36
<b>2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL</b>	<b>37</b>
<b>3. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>39</b>



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

## 1.1. LA LITUANIE EN BREF

Capitale	Vilnius
Superficie	64 284 km <sup>2</sup>
Population	2 794 090 habitants (Eurostat, 2020)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Lituanien
Régime politique	République parlementaire
Chef d'État	Gitanas Nausėda
Premier ministre	Saulius Skvernelis
Ministre des Transports	Marius Skuodis
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	1 <sup>er</sup> janvier 2015
Sièges au Parlement européen	11 sièges
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Virginijus Sinkevičius, Commissaire à l'Environnement, aux Océans et à la Pêche
Croissance PIB (%)	-0,9 % (Eurostat, 2020)
Inflation (%)	1,1 % (Eurostat, 2020)
Taux de chômage (% de la population active)	8,5 % (Eurostat, 2020)
Balance commerciale	4 723 millions d'€ (Eurostat, 2020)
Salaire minimum brut	730 € (Eurostat, S1 2022)
Émissions de gaz à effet de serre	7,4 tonnes/habitant (Eurostat, 2019)

## 1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LITUANIEN

### POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

#### Politique des transports

En matière de transports, la Lituanie mise sur le développement des couloirs Nord-sud et Est-ouest dans sa région.

Sur le couloir de transport Nord-sud, l'État lituanien privilégie le développement du rail avec l'achèvement du projet ferroviaire « Rail Baltica », inclus en 2014 parmi les projets prioritaires du Réseau transeuropéen de transport<sup>1</sup> de l'Union européenne. L'axe « Rail Baltica » constitue la principale liaison ferroviaire reliant les pays baltes à la Pologne et à d'autres États de l'Union européenne. Également inscrit dans cet objectif, le développement de la route terrestre « Via Baltica » et du projet intermodal « Via/Rail Hanseatica ». Ces deux projets permettront d'assurer une interconnectivité terrestre aux systèmes de transport du Centre-nord de l'Europe et ceux de l'Ouest, en passant par la Pologne et l'enclave russe de Kaliningrad.

Quant au couloir Est-ouest, l'objectif est d'élargir l'hinterland du port de Klaipėda grâce à des infrastructures logistiques et routières passant par les villes de Kaunas et Vilnius. Cet axe devrait relier l'Union européenne à ses voisins de l'Est, voire à des pays d'Asie centrale.

Ces deux projets ont été mis en place en partenariat avec l'Union européenne dès l'adhésion du pays en 2004. Ils visent notamment à soutenir la croissance économique de la Lituanie et à accroître sa présence dans le commerce européen. Les systèmes de transports lituaniens doivent ainsi garantir une mobilité continue et efficace des personnes et des marchandises tout en maintenant une croissance dynamique de l'économie nationale et de la compétitivité du pays sur les marchés internationaux.

Dans cet esprit, le « Plan National de Développement des Transports 2014 – 2022 » lituanien fixe les objectifs et définit les stratégies à adopter dans le domaine des transports. D'après ce plan, élaboré en 2012, le secteur des transports « est bénéfique pour l'État, la société et l'économie lituaniens ». Le TRM y est considéré dans le cadre d'un ensemble de services de transport et de logistique. Le plan souligne aussi l'importance de l'intermodalité et des solutions combinées. Le rail et la route devraient donc se compléter pour renforcer la compétitivité de l'économie nationale et répondre aux besoins du marché de la région. En ce sens, le gouvernement lituanien entend procéder à l'électrification de son réseau ferroviaire. Actuellement, seul 9 % du réseau ferroviaire lituanien est électrifié. Le 2 février 2022, le gouvernement a approuvé le plan de développement des infrastructures pour le chemin de fer Vilnius-Klaipėda et la jonction ferroviaire de Klaipėda - le tronçon de Klaipėda à la gare de Draugystės. Selon la proposition du ministère des Transports et des Communications, le réseau d'infrastructures ferroviaires électrifiés répond aux besoins techniques et de transport de l'Union européenne et devrait réduire l'impact des transports sur l'environnement<sup>2</sup>. Ainsi, avec l'achèvement du projet d'électrification Vilnius-Klaipėda fin 2023, 30 % du réseau ferroviaire serait électrique<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Le réseau transeuropéen de transport (TEN-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens.

<sup>2</sup> <https://sumin.lrv.lt/en/news/government-approves-the-plan-to-electrify-railway-sections>

<sup>3</sup> <https://sumin.lrv.lt/en/news/minister-of-transport-and-communications-the-transport-sector-is-entering-a-zero-emission-revolution-and-by-2030-we-will-see-a-major-shift-towards-greening>

## Politique climat - environnement

### Politique générale

La Lituanie, en tant que membre de l'Union européenne, se doit de respecter les engagements pris au niveau européen comme ceux de l'accord de Paris. Les 3 objectifs européens sur lesquels la Lituanie base ses politiques environnementales sont, d'ici 2030 :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % par rapport à 2005.
- L'amélioration de l'efficacité énergétique d'au moins 32,5 %.
- L'augmentation de la part des sources d'énergie renouvelables dans le mix énergétique jusqu'à 32 %.

Comme prévu au niveau européen, la Lituanie a remis fin 2019 un plan national sur l'énergie et le climat (NECP) détaillant les mesures qui seront mises en place pour atteindre les objectifs en matière de changement climatique. Pour rappel, le non-respect des engagements coûterait au pays, en termes de quotas d'émissions, jusqu'à 300 millions d'euros.

Selon le gouvernement lituanien, l'application du NECP nécessiterait 14 milliards d'euros dont 9,6 milliards d'euros provenant de fonds publics (nationaux et européens)<sup>4</sup>. La Lituanie fait partie des pays européens les plus ambitieux en termes de développement des énergies renouvelables à l'instar du Danemark, de l'Estonie, de l'Espagne et du Portugal. Le pays envisage de dépasser de 1,5 fois l'objectif global de l'Union européenne de production d'énergie propre d'ici 2030 (par rapport à 2017) grâce notamment à la production d'électricité via l'énergie solaire, l'énergie éolienne et la biomasse, par l'utilisation de biocarburants, par la rénovation des bâtiments publics et résidentiels (1 000 immeubles d'habitation par an seront rénovés d'ici 2024) et par la promotion de l'efficacité énergétique dans l'industrie et les services. Au cours des 10 dernières années, l'utilisation des énergies renouvelables a rapidement augmenté, représentant 22,5 % des besoins énergétiques du pays en 2018, contre une moyenne de 10,5 % dans l'OCDE<sup>5</sup>. La Lituanie vise à atteindre une part d'énergies renouvelables d'au moins 45 % de la consommation finale d'énergie d'ici 2030, de 80 % d'ici 2050, avec 100 % dans le mix électrique. Le défi est important puisque le mix énergétique lituanien en 2018 restait principalement axé sur les énergies fossiles, représentant près de 80 % de la production totale. La part du gaz naturel a pris une place substantielle, notamment avec la construction du terminal GNL à Klaipėda<sup>6</sup>.

La Lituanie entend réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 9 % d'ici 2030 par rapport à 2005, en accord avec le règlement sur la répartition de l'effort de l'UE<sup>7</sup>. La répartition de l'effort fixe les contributions minimales des États membres aux réductions des émissions de gaz à effet de serre entre 2021 et 2030. Elle couvre les secteurs non inclus dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (ETS)<sup>8</sup>, à savoir les transports, les bâtiments, l'agriculture ou les déchets. Les objectifs sont ainsi définis en fonction du PIB par habitant, en tenant compte de la capacité de chaque État à réduire ses émissions. Selon le NECP lituanien, la mise en œuvre de ces différentes mesures d'ici 2030 permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 8,1 % dans le secteur des transports, de 9,1 % dans l'agriculture et de 52,4 % dans le secteur des déchets<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> <https://lrv.lt/en/news/lithuanias-ambitions-to-combat-climate-change>

<sup>5</sup> [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP\(2021\)18&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP(2021)18&docLanguage=En)

<sup>6</sup> European Commission (2019), "Energy, Transport and Environment Statistics", <http://dx.doi.org/10.2785/499987>.

<sup>7</sup> <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20180208STO97442/reduction-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-dans-l-ue-objectifs-pour-2030>

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets\\_fr](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_fr)

<sup>9</sup> <https://lrv.lt/en/news/lithuanias-ambitions-to-combat-climate-change>

En juin 2021, le Parlement lituanien a adopté le Programme national de gestion des changements climatiques. Il fixe des objectifs à court terme (jusqu'en 2030), à moyen terme (jusqu'en 2040) et à long terme (jusqu'en 2050) afin d'atténuer les effets du changement climatique. L'objectif principal concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors ETS : - 85 % d'ici 2040 et 100 % d'ici 2050, par rapport à 1990<sup>10</sup>.

### *Politique secteur des transports*

Concernant le secteur des transports, le NEPC ne prévoit que peu d'évolutions. Les taxes et charges liées au secteur des transports sont les plus faibles au sein de l'Union européenne et ne tiennent pas compte des performances environnementales des véhicules. Ces derniers ne sont pas taxés en Lituanie sur les émissions de CO2. Les incitations à l'achat de véhicules à faibles émissions de CO2 sont très limitées et n'ont commencé qu'en 2019 sous forme de compensations à l'achat. En 2020, le gouvernement lituanien a mis en place des aides à l'achat de voitures électriques, 4 000 € pour un véhicule neuf et 2 000 € pour un véhicule d'occasion<sup>11</sup>. Par ailleurs, les droits d'accises sur le diesel et les autres carburants sont parmi les plus bas de l'UE. La Commission européenne a ainsi recommandé à la Lituanie d'introduire de nouvelles taxes environnementales ou d'augmenter celles déjà existantes<sup>12</sup>.

Il convient de souligner que la consommation de carburant et d'énergie a augmenté de 42,4 % entre 2010 et 2018. La consommation de diesel a, elle, augmenté de 11 % entre 2010 et 2018, représentant 74 % de la consommation de carburant dans le secteur des transports. Le transport routier représente à lui seul 90 % de la consommation totale de carburant du secteur des transports. Les véhicules diesel dominent les flottes de transport public et de transport de marchandises. La part des énergies renouvelables dans les transports est passée de 4,6 % en 2015 à 3,7 % en 2017 en raison d'une augmentation de la consommation d'énergie dans les transports. La majeure partie des énergies renouvelables dans le secteur est constituée de biocarburants et seule une petite partie correspond à la consommation d'électricité des chemins de fer et des trams<sup>13</sup>.

La loi sur les carburants alternatifs votée en mars 2021 instaure ainsi des évolutions pour le secteur des transports. Elle prévoit notamment l'installation de 6 000 bornes de recharges publiques électriques d'ici 2030.

A partir de 2026, tous les bus et voitures achetés dans le cadre de marchés publics devront être propres. Aussi, d'ici 2029, tous les transports publics routiers de voyageurs, taxis et VTC compris, devront être adaptés pour utiliser des carburants alternatifs. La loi prévoit également l'introduction de zones à faibles émissions (ZFE) dans les villes, ceci devant encourager le passage à des véhicules propres<sup>14</sup>. Actuellement, 20 municipalités travaillent à mettre en place leurs plans de mobilité urbaine durable.<sup>15</sup>

La Lituanie vise à ce que 70 % du fret ferroviaire soit transporté par des trains électriques et que 14 % des voitures particulières soient électriques d'ici 2030. Les projections prévoient *in fine* une diminution de 24 % de la consommation totale de carburant en Lituanie<sup>16</sup> via l'application de ces mesures.

---

<sup>10</sup> <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/093497e071f511eb9fc9c3970976dfa1?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=9c6a9ef9-15d3-49b7-b779-3a1f6864d028>

<sup>11</sup> [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP\(2021\)18&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP(2021)18&docLanguage=En)

<sup>12</sup> [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/lt\\_final\\_necp\\_main\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/lt_final_necp_main_en.pdf)

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/lt\\_final\\_necp\\_main\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/lt_final_necp_main_en.pdf)

<sup>14</sup> <https://enmin.lrv.lt/en/news/the-law-on-alternative-fuels-has-been-passed-how-the-transport-sector-will-change-over-the-next-decade>

<sup>15</sup> [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP\(2021\)18&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP(2021)18&docLanguage=En)

<sup>16</sup> <https://enmin.lrv.lt/en/news/the-law-on-alternative-fuels-has-been-passed-how-the-transport-sector-will-change-over-the-next-decade>

## Infrastructures de transport et utilisation

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

2019	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	77,4%	22,6%	5,6%
Lituanie	32,6%	67,4%	0,0%

Source : Eurostat

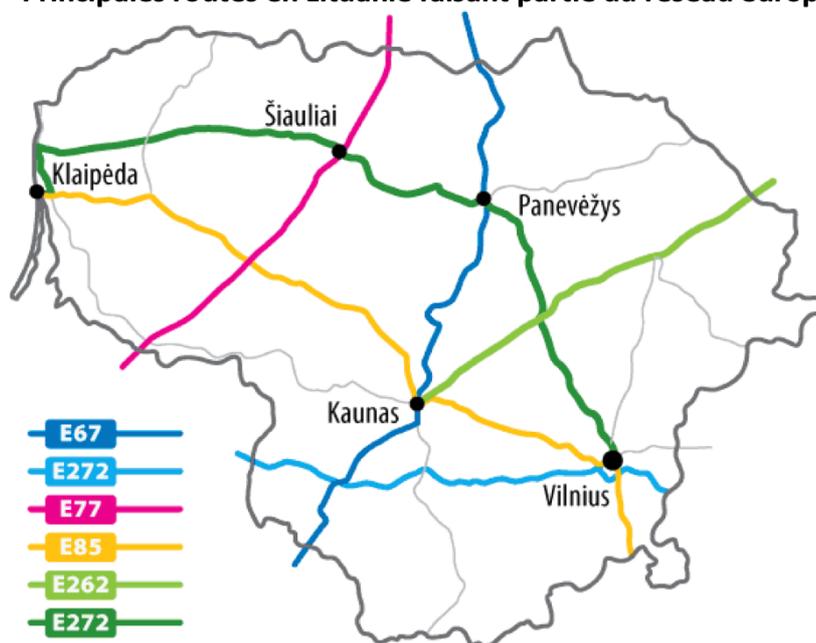
### Le réseau routier

La localisation géographique de la Lituanie crée des conditions idéales pour faire de ses infrastructures routières un lien entre l'Europe et l'Asie centrale. En effet, il est actuellement possible de rejoindre par la route le Kazakhstan au départ du port de Klaipėda. Les routes de l'Union européenne et de la Russie se croisent en Lituanie.

Le réseau routier lituanien s'étend en 2019 sur 85 966 kilomètres, dont :

- 403 kilomètres d'autoroutes
- 1 742 kilomètres de routes européennes
- 20 835 kilomètres de routes nationales
- 63 848 kilomètres de routes départementales<sup>17</sup>

### Principales routes en Lituanie faisant partie du réseau européen « E »



Source : ministère des Transports et des Communications lituanien

<sup>17</sup> Données Eurostat

La Lituanie a nommé la totalité de son réseau de voies express et d'autoroutes sous la dénomination « A ». Ces routes sont soumises au paiement d'une vignette pour les poids lourds et les autocars. Ces routes sont listées dans le tableau suivant :

Les routes lituaniennes concernées par la vignette	
<b>A1</b>	Vilnius–Kaunas–Klaipėda (10–303,74 km)
<b>A2</b>	Vilnius–Panevėžys (12–132,7 km)
<b>A3</b>	Vilnius–Minsk (6,65–32,91 km)
<b>A4</b>	Vilnius–Vareña–Grodno (15,51–133,96 km)
<b>A5</b>	Kaunas–Marijampolė–Suwalki (0,23–97,06 km)
<b>A6</b>	Kaunas–Zarasai–Daugavpils (6,02–185,4 km)
<b>A7</b>	Marijampolė–Kybartai–Kaliningrad (2–42,21 km)
<b>A8</b>	Panevėžys–Aristava–Sitkūnai (7,5–87,86 km)
<b>A9</b>	Panevėžys–Šiauliai (5–75,7 km)
<b>A10</b>	Panevėžys–Pasvalys–Riga (4,57–66,10 km)
<b>A11</b>	Šiauliai–Palanga (2,65–146,41 km)
<b>A12</b>	Riga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningrad (0–49,7 km; 59,4 – 186,1 km)
<b>A13</b>	Klaipėda–Liepaja (11–24,77 km; 26–45,15 km)
<b>A14</b>	Vilnius–Utena (10,66–95,6 km)
<b>A15</b>	Vilnius–Lida (10,66–49,28 km)
<b>A16</b>	Vilnius–Prienai–Marijampolė (15,55–135,48 km)
<b>A17</b>	Panevėžys périphérique (0–22,28 km)
<b>A18</b>	Šiauliai périphérique (0–17,08 km)

Source: ministère des Transports et des Communications lituanien

### Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire est bien développé dans le pays à l'instar des autres États baltes, il constitue un héritage de l'époque soviétique. Des infrastructures existent déjà, c'est le cas du couloir ferroviaire « Viking », reliant le port lituanien de Klaipėda au port d'Odessa en Ukraine et passant par la Biélorussie. Un autre couloir ferroviaire Est-ouest constitue un des axes majeurs entre Klaipėda et Moscou, passant également par Vilnius et Minsk. La part modale du transport ferroviaire dans l'activité de transport de marchandises du pays de l'ordre de 67,4 % se situe ainsi bien au-dessus de la moyenne européenne (22,60 %) en 2019.

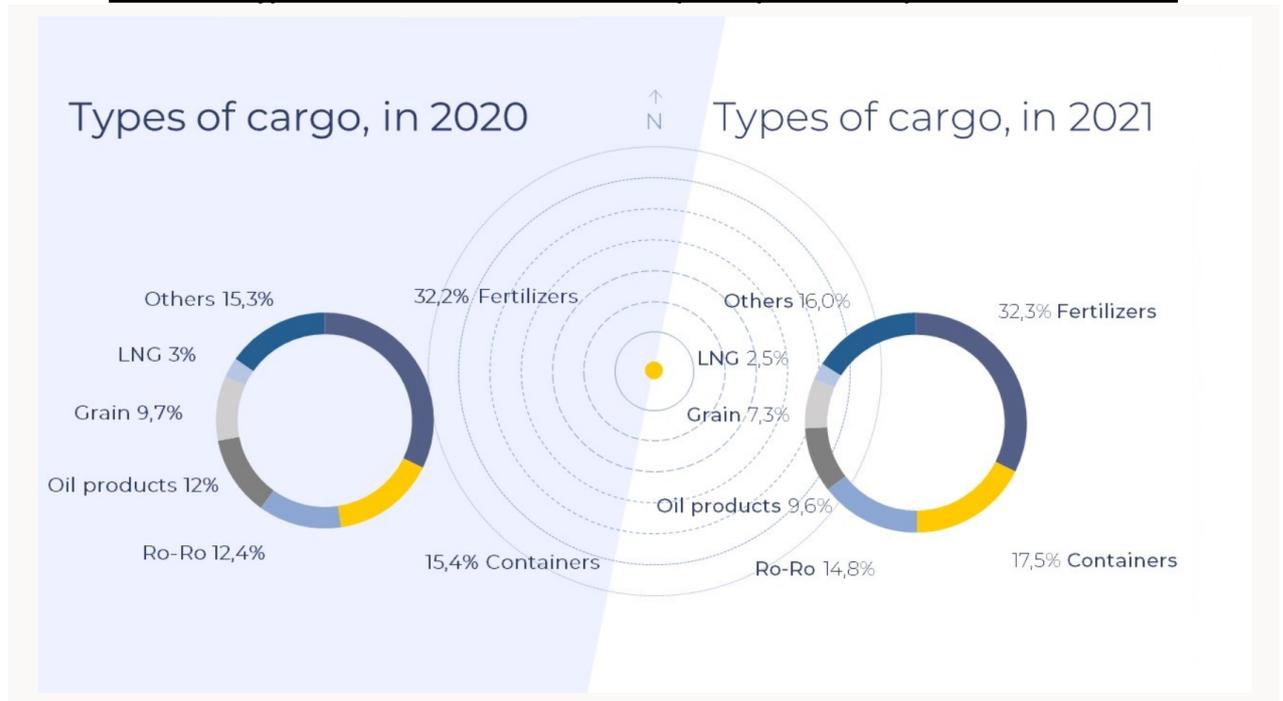
La Lituanie mise sur le développement du rail, notamment via le projet « Rail Baltica », représentant l'essentiel de l'investissement en infrastructures ferroviaires du pays. Ce projet relie les pays du Centre-nord de l'Union européenne en passant par les villes de Helsinki, Tallinn, Pärnu, Riga, Panevėžys, Kaunas, Vilnius et Varsovie. Il vise ainsi à intégrer les pays baltes au réseau de transport ferroviaire européen<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> <https://www.railbaltica.org>

## Les ports

Les infrastructures maritimes du pays évoluent en même temps que leurs interconnexions avec les infrastructures routière et ferroviaire. Le gouvernement lituanien prévoit d'augmenter la profondeur des principaux bassins du port de Klaipėda et de rénover le port Šventoji, dans la mer Baltique. Le port de Klaipėda est le plus grand port du pays. En 2021, ce sont 45,6 millions de tonnes de marchandises qui y ont transité avec plus de 6 550 navires.

### **Détail des types de marchandises transitant par le port de Klaipėda en 2020 et 2021**



Source : port de Klaipėda

## ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### Acteurs institutionnels

#### *Administration Routière Lituanienne*

Elle est placée sous l'autorité du ministère des Transports et des Communications. Sa mission consiste à mettre en place des politiques sur les sujets de la sécurité routière, de la maintenance et du développement des routes lituaniennes. Elle est également responsable des projets de construction des routes et autoroutes et des ouvrages d'art.

#### *Inspection Générale du Transport Routier*

C'est une entité publique du ministère des Transports et des Communications, financièrement autonome. Elle fournit les licences nationales et internationales aux entreprises de transport routier. Elle est également chargée d'organiser les examens et de fournir les attestations de capacité professionnelle et de transport de matières dangereuses.

Elle gère les gares routières dans le pays. Enfin, elle s'occupe de la mise en place des accords bilatéraux hors Union européenne.

## Organisations professionnelles

### *LINAVA<sup>19</sup>, l'association lituanienne des transporteurs routiers nationaux*

Fondée en 1991, elle compte actuellement près de 1 000 entreprises de transport routier représentant une flotte totale de 22 000 véhicules utilitaires et 3 000 bus. Son siège se trouve à Vilnius et l'organisation bénéficie d'une présence régionale importante ainsi que d'un bureau à Moscou, en Russie.

LINAVA est un membre actif de l'IRU depuis 1992. Les opérateurs de transport routier de passagers et de marchandises sont représentés par leur conseil respectif au sein de l'organisation.

LINAVA a aussi une activité de lobbying dans le domaine des assurances de véhicules et de la réglementation nationale dans le secteur du TRM. La mission principale de LINAVA est de représenter l'intégralité du secteur du transport routier et de défendre les intérêts des transporteurs lituaniens au niveau national et international.

L'association assiste ses adhérents dans les domaines suivants :

- récupération de la TVA étrangère,
- délivrance de visas aux conducteurs,
- négociations des contrats d'assurance,
- mises à jour continues des fiches d'information sur la réglementation russe ou biélorusse,
- affaires juridiques en Russie,
- contrats avec les fournisseurs de services et de carburant (Statoil).

### *LSMCA, l'association des transporteurs routiers lituaniens de petite et moyenne taille*

Fondée en 2004, l'association a pour objectif le rééquilibrage des relations commerciales entre les grands acteurs du secteur du TRM et les PME. En 2013, l'association comptait 24 membres.

LSMCA collabore avec le gouvernement lituanien et les institutions de contrôle pour fournir un environnement économique plus favorable aux petites entreprises qui manquent de soutien financier.

L'association déclare coopérer avec LINAVA dans le domaine économique afin de soutenir la représentation des petites entreprises en son sein. Les deux associations mènent des projets communs pour l'achat de carburant collectif et pour baisser le coût des télécommunications des entreprises.

### *Association « Lietuvos Keliai<sup>20</sup> »*

C'est une organisation indépendante regroupant des grandes sociétés anonymes de transport et de construction et des organisations scientifiques. L'activité principale de l'association concerne la construction des routes et des ouvrages d'art pour soutenir le secteur du TRM dans le pays. Les membres de l'association réalisent des travaux publics dont le coût annuel s'élève à 260 millions d'euros.

---

<sup>19</sup> <http://www.linava.lt>

<sup>20</sup> <https://www.lietuvoskeliai.lt>

### *LINEKA<sup>21</sup>, l'association lituanienne des transitaires et des opérateurs logistiques*

Fondée en 1993, LINEKA regroupe plus de 50 entreprises lituaniennes ayant des activités de transitaire, de logistique ou de support technique et produisant plus de 60 % du produit brut dans le secteur du transport. Elle est membre de la FIATA (Fédération internationale des associations des transitaires et assimilés). L'association cherche à développer les relations entre les transitaires et les organisations logistiques sur les marchés étrangers. Elle participe également à la formation des spécialistes et vise notamment à améliorer la qualité des services dans le secteur.

### *Association « Transeksta<sup>22</sup> »*

Cette association regroupe 10 sociétés ayant des centres de contrôle technique à travers le pays. Au total, 68 centres sont implantés dans le pays, tous à moins de 30 kilomètres d'un éventuel transporteur. Les adhérents de l'association emploient au total 400 salariés.

### *Représentations syndicales*

Des syndicats de travailleurs du secteur du transport routier existent, mais ils ne bénéficient pas d'un nombre important d'adhérents. Ils représentent plus généralement les travailleurs du secteur public et une petite partie des conducteurs du secteur privé. Le plus important est le Forum (Syndicat lituanien des employés des transports).

Dans le cadre du dialogue social, le Forum collabore avec LINAVAL. Cette dernière est aussi en contact direct avec les syndicats d'autres secteurs ayant des activités de transport pour compte propre.

Le Forum a beaucoup travaillé à la baisse de la TVA de 21 % à 9 % pour les entreprises de transport public, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

---

<sup>21</sup> <https://www.lineka.lt>

<sup>22</sup> <https://www.vta.lt>

Structure du TRM sous pavillon lituanien en 2019**Structure du TRM sous pavillon lituanien en 2019**

2019	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>100 802</b>	<b>53 117</b>	<b>100,0%</b>	<b>527</b>	<b>3 240</b>
Transport national	43 585	3 555	6,7%	82	293
Transport international	57 217	49 562	93,3%	866	2 947
<i>dont transport international marchandises chargées en Lituanie</i>	6 672	6 972	13,1%	1 045	410
<i>dont transport international marchandises déchargées en Lituanie</i>	5 231	6 016	11,3%	1 150	355
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	33 413	31 465	59,2%	942	1 856
<i>dont cabotage</i>	11 902	5 110	9,6%	429	326

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises lituanien est majoritairement orienté vers l'international. Son activité nationale représente moins de 7 % du total. Dans l'activité internationale, on note l'importance accordée au transport entre pays tiers, représentant à lui seul 59,2 % de l'activité TRM du pavillon lituanien, soit 63,5 % de son activité internationale.

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

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>20 419</b>	<b>17 757</b>	<b>19 398</b>	<b>21 512</b>	<b>23 449</b>	<b>26 338</b>	<b>28 067</b>	<b>26 485</b>	<b>30 974</b>	<b>39 099</b>	<b>43 590</b>	<b>53 117</b>	9,08%
Transport national	2 560	2 633	2 292	2 320	2 438	2 540	2 768	2 913	2 970	3 184	3 642	3 555	3,03%
Transport international	17 859	15 124	17 106	19 192	21 011	23 798	25 299	23 572	28 004	35 915	39 948	49 562	9,72%

Source : Eurostat

\*Taux de croissance annuel moyen

Malgré une baisse de l'activité internationale en 2009, le TRM lituanien se redresse dès 2010 et est en progression depuis cette date, son volume à l'international étant plus de 2,5 fois plus important en 2019 que son niveau d'avant la crise économique de 2009. Entre 2008 et 2019, on observe un taux de croissance annuel moyen de 9,08 % sur l'activité totale. Le transport national augmente dans une proportion moins importante que le transport international, soit 3,03%/an en moyenne contre 9,8 %/an pour l'activité internationale du pavillon lituanien. En 2019, la part de l'international culmine à 93 % de l'activité totale.

Cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon lituanien représente 9,6 % du transport routier international en 2019 et constitue un axe important de développement pour son pavillon. En moyenne sur 11 ans,

l'activité de cabotage du pavillon lituanien a augmenté de près de 47 %/an. La Lituanie est le 2<sup>nd</sup> pays caboteur dans l'Union européenne<sup>23</sup>.

**Le cabotage sous pavillon lituanien total et dans les 3 principaux pays cabotés**

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
<b>Cabotage sous pavillon lituanien</b>	<b>75</b>	<b>70</b>	<b>74</b>	<b>82</b>	<b>160</b>	<b>311</b>	<b>506</b>	<b>918</b>	<b>1 404</b>	<b>2 567</b>	<b>3 885</b>	<b>5 110</b>	<b>46,78%</b>
<i>en Allemagne</i>	15	23	21	31	65	136	163	271	464	899	1 295	1 948	55,65%
<i>en France</i>	15	30	30	29	44	97	196	335	584	1 202	1 691	2 124	56,87%
<i>au Royaume-Uni</i>	21	-	6	8	15	22	33	63	73	41	108	126	17,69%
<b>Part du cabotage dans le transport lituanien %</b>	<b>0,37</b>	<b>0,39</b>	<b>0,38</b>	<b>0,38</b>	<b>0,68</b>	<b>1,18</b>	<b>1,80</b>	<b>3,47</b>	<b>4,53</b>	<b>6,57</b>	<b>8,91</b>	<b>9,62</b>	-

Source: Eurostat

\*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Les trois pays où le pavillon lituanien cabote le plus sont l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni. Les tonnes-kilomètres réalisées en Allemagne et en France augmentent fortement depuis 2013.

**Cabotage en Lituanie**

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM
Cabotage en Lituanie	5	14	9	7	7	74	28	21	29	53	133	94	30,57%
Taux de pénétration du cabotage*	0,19%	0,53%	0,39%	0,30%	0,29%	2,83%	1,00%	0,72%	0,97%	1,64%	3,52%	2,58%	-
Part de marché du cabotage**	0,33%	0,89%	0,67%	0,50%	0,48%	4,62%	1,58%	1,09%	1,38%	2,33%	4,92%	3,52%	-

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 réalisé en Lituanie a augmenté en 11 ans de plus de 30 %/an en moyenne, passant de 5 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 94 millions de tonnes-kilomètres en 2019. Les volumes d'activité demeurent bas mais tendent à augmenter, particulièrement depuis 2018.

La Lituanie cabote 54 fois plus qu'elle n'est cabotée.

## Entreprises de TRM

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

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2010	3 843	2 152	38 174
2011	4 192	2 716	43 041
2012	4 449	3 021	47 698
2013	4 812	3 256	51 576
2014	5 158	3 346	54 416
2015	5 378	3 420	55 920
2016	5 532	3 860	62 006
2017	5 822	4 632	68 694
2018	6 066	5 855	80 808

Source: Eurostat

<sup>23</sup> CNR – Classement TRM européen 2018

Le nombre d'entreprises de TRM en Lituanie augmente entre 2010 et 2018, soit 5,9 % par an sur huit ans. Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises progresse également sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 13,3 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur augmente sur la période, soit 9,8 %/an sur 8 ans.

**Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) en Lituanie**

Classes d'effectif	2015	2016	2017	2018	Structure 2018
De 0 à 1 salarié	1 421	1 496	1 619	1 776	28,65%
De 2 à 9 salariés	3 000	3 018	3 062	3 103	50,05%
De 10 à 19 salariés	560	622	663	671	10,82%
De 20 à 49 salariés	363	374	398	430	6,94%
De 50 à 249 salariés	157	171	178	191	3,08%
250 salariés et plus	19	24	29	29	0,47%
<b>Total</b>	<b>5 520</b>	<b>5 705</b>	<b>5 949</b>	<b>6 200</b>	<b>100,00%</b>

Source: Eurostat

Près de 79 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés. Le secteur du transport routier de marchandises lituanien est atomisé.

### Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Lituanie, 2018

Nombre d'entreprises	6 066
CA - millions €	5 856
Dépenses de personnel salarié - millions €	978
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	816,00
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	162,00
Taux de charges patronales apparent (b/a)	19,9%
Nombre de personnes occupées	82 123
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	1 315
<i>dont salariés</i>	80 808
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	98,4%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	14
Coût moyen du personnel salarié en €	12 100
Valeur ajoutée par salarié en €	20 800
CA par personne occupée	71 300
Investissement par personne occupée en €	10 800
Taux d'investissement (Investissement/VA)	52,9%

Source : Eurostat

### Parc de véhicules

#### Parc de véhicules en Lituanie

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tracteurs routiers	23 327	25 430	27 671	23 510	24 781	28 138	30 914	35 923	40 404
Remorques et semi-remorques	47 583	51 159	53 569	39 965	40 527	42 996	45 854	52 310	57 126

Source: Eurostat

Le parc de véhicules tend à s'accroître sur la période 2011-2019. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés en Lituanie progresse de +7,1 %/an en moyenne sur la période.

### 1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LITUANIE

#### FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

##### Impôt sur les sociétés

Le taux standard de l'impôt sur les sociétés est de 15 % en Lituanie. Les petites entreprises peuvent toutefois appliquer un taux réduit de 0 % à 5 % si certaines conditions sont remplies. Ainsi, les entreprises de moins de dix salariés et de moins de 300 000 euros de chiffre d'affaires annuel brut peuvent bénéficier d'un taux réduit de 0 % pour la première année d'activité et de 5 % pour les années suivantes<sup>24</sup>.

##### TVA

Le taux standard de TVA est de 21 %.

Un taux réduit de 9 % est appliqué aux services de transport de passagers, aux livres et à l'hôtellerie.

Un taux réduit de 5 % est appliqué aux produits pharmaceutiques et autres matériels médicaux<sup>25</sup>.

##### Taxe sur les véhicules à moteur - Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis

La taxe concerne uniquement les véhicules à usage commercial, immatriculés en Lituanie. Elle s'applique à tous les véhicules de 12 tonnes et plus (catégories N2 et N3) ainsi qu'aux remorques et semi-remorques (catégorie O4).

Le montant pour un ensemble tracteur et semi-remorque de 40T, 5 essieux avec suspensions pneumatiques est de 654 € par an. La taxe doit être payée avant le contrôle technique du véhicule.

---

<sup>24</sup> <https://taxsummaries.pwc.com/lithuania/corporate/tax-administration>

<sup>25</sup> <https://www.vmi.lt/evmi/en/pridetines-vertes-mokestis2>

## Montant de la taxe sur les véhicules à moteur applicable aux ensembles articulés en Lituanie

Ensembles articulés (tracteur + semi-remorque)	
PTAC entre 40 et 41 tonnes avec 5 essieux et plus, selon les standards ISO	
Suspensions pneumatiques	654 €
Autres types de suspension	967 €
PTAC entre 41 et 42 tonnes avec 5 essieux et plus, selon les standards ISO	
Suspensions pneumatiques	666 €
Autres types de suspension	984 €
PTAC entre 42 et 43 tonnes avec 5 essieux et plus, selon les standards ISO	
Suspensions pneumatiques	680 €
Autres types de suspension	1 013 €
PTAC entre 43 et 44 tonnes avec 5 essieux et plus, selon les standards ISO	
Suspensions pneumatiques	695 €
Autres types de suspension	1 042 €

Source: <https://www.e-tar.lt>

## Vignette

Pour l'utilisation des routes lituaniennes A1 à A18, les poids lourds doivent payer la vignette. Les montants restent inchangés depuis le 10 janvier 2015. Le montant de la vignette pour un poids lourd 40 tonnes, Euro V, s'élève donc à 753 €/an.

### Montants des vignettes lituaniennes depuis le 1er janvier 2015

Type de véhicule			Montants (en euros)						
			Annuel		Mensuel		Hebdomadaire		Journalier
			Euro IV et plus	Euro 0,I,II,III	Euro IV et plus	Euro 0,I,II,III	Euro IV et plus	Euro 0,I,II,III	
Véhicules utilitaires et ensembles	N1	3,5t et moins	304 €	304 €	28 €	28 €	14 €	14 €	6 €
	N2	Plus de 3,5t jusqu'à 12t inclus	550 €	753 €	52 €	75 €	26 €	37 €	11 €
	N3	Plus de 12t	753 €	1 071 €	75 €	107 €	37 €	52 €	11 €
	N1-N3	Jusqu'à 16t si le véhicule est à usage agricole	304 €	304 €	28 €	28 €	14 €	14 €	6 €
Véhicules à usage spécial	M2-M3		347 €	347 €	28 €	28 €	14 €	14 €	6 €
	N1-N3								

Source: ministère des Transports et des Communications

Au total, 1 704 kilomètres sont concernés par la vignette sur les 85 966 kilomètres que compte la totalité du réseau routier lituanien, soit 2 %.

### Droits d'accises sur le gazole professionnel

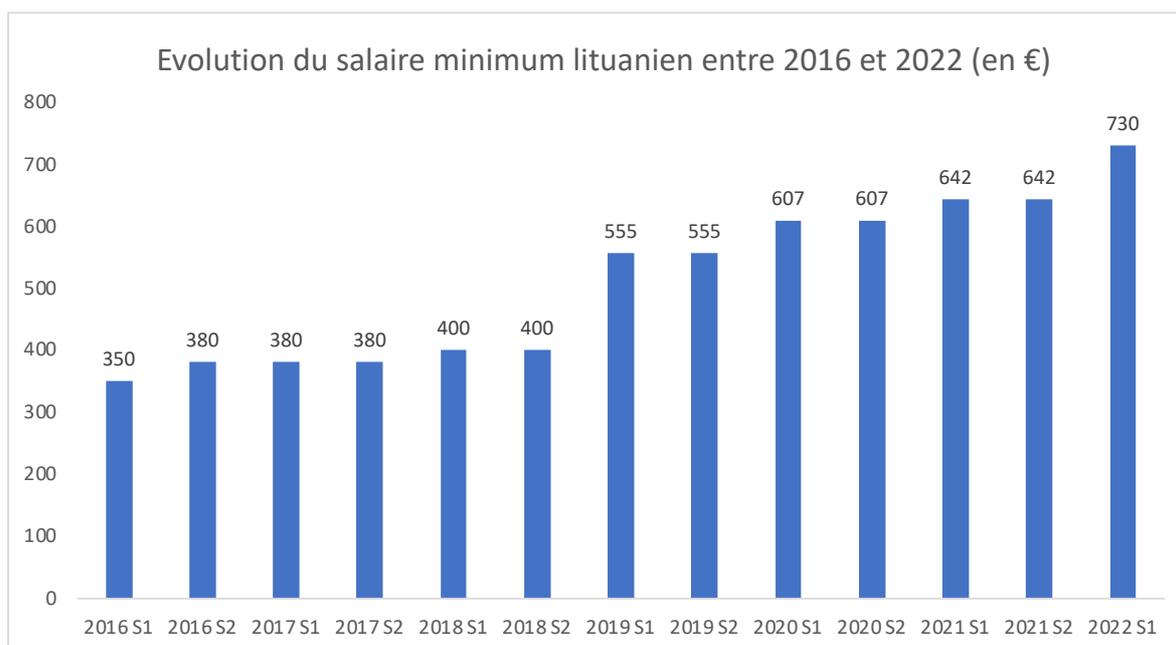
Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Lituanie a mis en place un système de droits d'accises.

Au 2 mars 2020, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 37,20 €/hl. Il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Lituanie<sup>26</sup>.

## REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### Rémunération

En 2020, le salaire minimum lituanien était de 607 € brut par mois. Il s'élevait en 2021 à 642 € brut mensuel, pour s'établir au 1<sup>er</sup> janvier 2022 à 730 € brut par mois, soit une augmentation forte de plus de 20 % en 2 ans. Avec près 14 % d'augmentation entre 2021 et 2022, il s'agit de la plus importante hausse du salaire minimum lituanien sur la décennie. En 6 ans, le SMIC lituanien a été multiplié par deux.



Source : Eurostat

### Congés payés

Les travailleurs lituaniens ont droit au minimum à 20 jours ouvrés de congés payés ou 24 jours ouvrables pour ceux travaillant 6 jours par semaine<sup>27</sup>. Ils ont aussi la possibilité de fractionner leurs congés payés mais sont dans l'obligation de prendre au moins 10 jours en bloc une fois par an, ou

<sup>26</sup> Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe - Étude CNR du 19 mars 2020

<sup>27</sup> <https://www2.deloitte.com/lt/en/pages/legal/articles/new-labour-code-in-lithuania.html>

12 jours s'ils travaillent 6 jours par semaine. Les congés payés non pris ne peuvent être compensés par le paiement d'un salaire ou d'autres primes.

Il existe 12 jours fériés en Lituanie.

### Indemnités de déplacement

Les montants des indemnités de déplacement pour tous les salariés, dont les conducteurs routiers, sont fixés par le ministère des Finances (décret de 21 novembre 1996, modifié plusieurs fois). Les montants doivent être calculés suivant la durée passée à l'étranger, mais il est d'usage d'accorder une journée complète d'indemnité de déplacement dans la plupart des cas. Les jours de repos, passés à l'étranger, peuvent aussi être considérés comme jours de déplacement et bénéficient du paiement des mêmes indemnités de déplacement. C'est l'accord d'entreprise qui fixe les règles d'octroi des indemnités de déplacement.

Les indemnités de déplacement ne sont soumises ni aux cotisations sociales ni à l'impôt sur le revenu.

**Tableau des indemnités de déplacement par pays valables en 2021  
(Union européenne)**

Pays	Montant en Euro
Allemagne	62 €
Autriche	63 €
Belgique	61 €
Bulgarie	39 €
Chypre	62 €
Croatie	40 €
Danemark	80 €
Espagne	58 €
Estonie	47 €
Finlande	69 €
France	63 €
Grèce	55 €
Hongrie	48 €
Irlande	69 €
Italie	63 €
Lettonie	44 €
Luxembourg	61 €
Malte	32 €
Pays-Bas	64 €
Pologne	48 €
Portugal	56 €
République Tchèque	50 €
Roumanie	35 €
Royaume-Uni	61 €
Slovaquie	53 €
Slovénie	47 €
Suède	65 €

Source: ministère des Finances lituanien

## Cotisations sociales

La loi du 30 juin 2018, réformant le système des cotisations sociales, a profondément remanié la composition détaillée des parts patronale et salariale<sup>28</sup>. Les cotisations employeur ont fortement baissé, passant de 32,60 % à 3,03 %<sup>29</sup>. Cette baisse a alors été répercutée, en partie, sur les cotisations salariales qui sont passées de 9 % à 19,5 %.

Taux de cotisations sociales au 1er janvier 2022 en Lituanie

Cotisations	Part patronale	Part salariale	Total
<b>Pension (vieillesse, invalidité, survivants)</b>		8,72%	8,72%
<b>Assurance maladie-maternité</b>			
Prestations en nature		6,98%	6,98%
Prestations en espèces		3,80%	3,80%
<b>Chômage</b>	1,31% (1)	-	1,31%
<b>Accidents du travail et maladies professionnelles</b>	Entre 0,14% et 1,40% (2)	-	
<b>Fonds de garantie (3)</b>	0,16%		0,16%
<b>Fonds d'indemnisation emplois longue durée (4)</b>	0,16%		0,16%
<b>Total</b>	<b>Entre 1,77% et 3,03% suivant le taux d'accident du travail appliqué</b>	<b>19,50%</b>	<b>Entre 21,77% et 23,03% suivant le taux d'accident de travail appliqué</b>

Source: Cleiss

(1) En cas de contrat à durée déterminée, la cotisation s'élève à 2,03%

(2) Quatre taux de cotisation différents ont été définis en fonction des risques dans les entreprises: 0,14%, 0,47%, 0,70% et 1,4

(3) Fonds consacré à l'indemnisation des salariés en cas de faillite de leur employeur

(4) Fonds dédié au versement d'indemnités de licenciement (en fonction de l'ancienneté du salarié dans l'entreprise)

La cotisation destinée à financer les soins de santé est versée sur la totalité du salaire brut. Les autres cotisations sont prélevées sur un salaire plafonné à 60 fois le salaire national moyen, soit 90 246 € par an. Sauf exceptions, si le salaire perçu est moins élevé que le salaire minimum en vigueur en Lituanie, l'employeur est tenu de verser des cotisations sur la base du salaire minimum national. Dans ce cas, il doit également compléter la part salariale (le salarié ne s'acquittant de ses cotisations qu'à hauteur de son salaire réel)<sup>30</sup>.

Les cotisations sociales appliquées au personnel de conduite sont de 3,03 % pour la part patronale et 19,5 % pour la part salariale.

## Impôt sur les revenus des personnes physiques

L'impôt sur les revenus, avec un taux de 20 %, s'applique aux revenus n'excédant pas 90 246 € par an en 2021. Un taux de 32 % s'applique sur la part excédentaire.

Les revenus provenant de dividendes sont quant à eux imposables à hauteur de 15 %, taux fixe.

En 2021, les revenus annuels ne dépassant pas 4 800 € brut par an (400 € brut mensuel) sont exonérés d'impôt. Au-delà de 400 € brut par mois, les déductions fiscales sont dégressives suivant une formule de calcul des abattements revue chaque année.

<sup>28</sup> <https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2018/07/flash-alert-2018-100.html>

<sup>29</sup> Dans le cas, d'un taux d'accidents du travail et maladies professionnelles de 1,40 %.

<sup>30</sup> <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/lituanie.html>

L'Inspection générale des impôts et taxes, gérée par le ministère des Finances, s'occupe de la collecte de l'impôt sur le revenu<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> <https://finmin.lrv.lt/en/competence-areas/taxation/main-taxes/personal-income-tax>



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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2021, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM lituanien 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 lituaniens (voir ci-après et page 30).

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

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

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises lituaniennes de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises interrogées pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nombre de conducteurs	Principaux marchés	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	19	20	Allemagne, Pologne, Italie, France, Benelux	1 900 000 €
Entreprise 2	3	3	Allemagne, Pologne, Belgique, Italie, Autriche, Espagne, Pays-Bas	336 000 €
Entreprise 3	92	123	Allemagne, France, Italie, Belgique, Pays-Bas, Lituanie	9 100 000 €
Entreprise 4	59	63	Allemagne, Pays-Bas, Belgique, France, Espagne, Suisse, Pologne	7 080 000 €
Entreprise 5	6	6	Turquie, Bulgarie, Grèce, Monténégro, Roumanie, Biélorussie, Russie, Pologne	391 810 €
Entreprise 6	15	21	Allemagne, Pays-Bas, Belgique, France, Espagne	1 660 500 €
Entreprise 7	130	160	Suède, Norvège, Danemark, Russie, Lituanie	20 000 000 €
Entreprise 8	75	88	Allemagne, Pologne, France, Espagne, Belgique, Italie, Autriche, Pays-Bas	13 200 000 €
Entreprise 9	90	110	Pologne, Allemagne, France, Belgique, Pays-Bas, Biélorussie, Russie	11 250 000 €
Entreprise 10	18	10	Finlande, Lettonie, Russie	1 200 000 €
Entreprise 11	4	5	Pologne, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Biélorussie, Russie, Lettonie	450 000 €
Entreprise 12	76	110	Allemagne, Autriche, Suisse, Belgique, France, Pays-Bas, Russie	9 750 000 €

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

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

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

## MATERIEL DE TRANSPORT - Exploitation

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 237 et 320 jours, avec une concentration autour de 270 jours par an, contre 265 jours évalués en 2017. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 160 000 km, avec une concentration autour de 132 300 km par an. Le kilométrage des véhicules est en baisse par rapport à la dernière étude du CNR de 2017 où il atteignait 150 000 km par an. Plusieurs raisons expliquent cette forte baisse : la crise de la covid et le paquet Mobilité auraient impacté à la baisse l'activité du pavillon lituanien.

La durée de conservation des tracteurs sur l'activité internationale est comprise entre 4 et 10 ans, avec une concentration autour de 7 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 à 60 mois et conservés 3 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,03, en forte baisse par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio tracteur/semi-remorque de 1,10 avait alors été relevé en 2017.

## MATERIEL DE TRANSPORT - Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs lituaniens se situe entre 72 000 € et 80 000 €, avec une concentration autour de 80 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 20 500 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur une période de 48 mois. Certaines entreprises font le choix du leasing pour l'achat de tracteurs sur une période de 60 mois également.

La durée de détention d'un tracteur est de 5 à 10 ans et de 10 ans en moyenne pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 2 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 13 713 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,03. Le coût de détention d'un ensemble articulé est en hausse depuis la dernière étude de 2017. Un montant de 12 183 € par an et par ensemble avait été relevé, soit une augmentation de 12,6 % en 4 ans.

## CARBURANT

L'étude 2017 du CNR pointait une grande spécificité du pavillon lituanien concernant l'achat de carburant hors UE, à des prix très inférieurs à ceux connus au sein de l'Union européenne. En effet, profitant des voyages en Biélorussie, en Russie ou encore plus à l'Est, les entreprises lituaniennes arrivaient à baisser sensiblement leur facture de carburant. Les responsables disaient privilégier une exploitation alternée entre l'Est et l'Ouest pour pouvoir se procurer du carburant en Russie et Biélorussie avant l'entrée du véhicule sur le territoire lituanien et utiliser le carburant acheté à moindre prix sur leurs trajets dans l'Union européenne.

Les données recueillies auprès de 12 entreprises en 2021 laissent entendre que cette tendance aurait été moins systématique sur la période d'enquête et tendrait à se réduire. La moitié déclarent s'avitailer en partie en dehors de l'Union européenne et seules 3 d'entre elles s'y approvisionnent en majorité (Russie, Biélorussie et Turquie). Les autres privilégient un approvisionnement au sein de

l'Union européenne, notamment en Autriche, Belgique, Lettonie et Pologne, suivant leurs principaux marchés.

Concernant l'approvisionnement en carburant, le CNR a défini un panier type suivant les informations transmises par les entreprises interrogées. Les pourcentages arrêtés sont établis par le CNR. Ainsi, il ressort que, pour 10 % de leur carburant, les entreprises lituaniennes paient en moyenne 0,59 € TTC (TVA non récupérable) le litre de carburant en dehors de l'Union européenne. Pour leurs achats dans l'Union européenne, représentant les 90 % restants, elles s'approvisionnent en Belgique à hauteur de 30 % (prix moyen HTVA de 0,989 €/l après récupération partiel des droits d'accises), en Autriche à hauteur de 20 % (prix moyen HTVA de 1,031 €/l), en Lettonie à hauteur de 10 % (prix moyen HTVA de 1,018 €/l) et les 20 % restants en Lituanie (prix moyen HTVA de 0,975 €/l).

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 0,8586 €.

#### ENTRETIEN & REPARATIONS

La totalité des entreprises rencontrées déclarent posséder un contrat pour l'entretien de leurs véhicules. Il est souvent acquis dans le cadre du leasing. Les montants varient dans les entreprises visitées entre 3 200 € et 8 800 € par an et par ensemble.

Le montant annuel de l'entretien-réparations retenu pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 4 370 €/an. Il a augmenté depuis l'étude réalisée par le CNR en 2017, soit +11,9 % sur 4 ans. Pour mémoire, un montant annuel de près de 3 905 € par an et par ensemble avait alors été retenu.

#### PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 500 € à 2 600 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques) ou de la marque choisie mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La totalité des entreprises interrogées déclarent ne pas posséder de contrat pour l'entretien et le changement de leurs pneumatiques.

D'après les déclarations des transporteurs lituaniens, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 2 200 €. Ce coût est en baisse depuis la dernière étude du CNR. Il s'établissait alors à 4 000 € par an et par ensemble, soit une baisse importante de 45 % sur 4 ans. Les transporteurs lituaniens semblent ainsi porter une attention particulière à ce poste de coût. Ce coût se rapproche de celui observé auprès des transporteurs lettons, qui est estimé à 2 280 € par an et par ensemble en 2020.

#### PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 14 000 et 26 000 €. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Ce poste de coût est en augmentation depuis l'étude Lituanie de 2017. Cette hausse s'explique notamment par la multiplication des pays ayant recours à la taxe kilométrique comme la Belgique et par l'augmentation généralisée des tarifs comme pour la Maut en Allemagne, importants marchés du pavillon lituanien.

Le montant retenu intègre l'Eurovignette qui est utilisée aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Suède et au Danemark ainsi que la vignette lituanienne pour l'utilisation des routes et autoroutes de classe A.

Le coût annuel des péages est estimé à 17 450 € pour une entreprise lituanienne type, vignettes comprises. Ce poste de coût est en augmentation de +23,8 % depuis 2017, date de la dernière étude du CNR sur le pavillon lituanien.

## ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 520 € par an et par ensemble à 4 250 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques pour leurs tracteurs. D'ordinaire, les entreprises déclarent payer l'assurance tous risques entre 1,7 % et 1,8 % du prix d'achat du véhicule. A l'inverse, elles privilégient l'assurance au tiers pour leurs semi-remorques. Une seule entreprise fait le choix de l'assurance au tiers pour ses tracteurs du fait de leur âge avancé.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 3 440 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Le poste assurances est en très légère augmentation par rapport à la dernière étude du CNR sur le pavillon lituanien en 2017. Un montant de 3 350 € par an et par ensemble avait été alors retenu, soit une hausse de 2,7 %.

## TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 654 € pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

## COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 5 et 11 % du coût de revient total du véhicule. Un pourcentage de 7 % du coût de revient du véhicule est retenu dans les calculs.

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

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

## CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 236 jours, la fourchette se situant entre 200 jours et 275 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 4 semaines de congés payés, soit le minimum européen. Ces jours de congés sont souvent pris en été et pendant les fêtes de fin d'année. Les conducteurs travaillent donc 11 mois effectifs par an.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs lituaniens affectés à l'activité internationale réalisent en général une vingtaine de découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les deux ou trois semaines. Certains conducteurs déclarent partir pour plusieurs mois, entre un et trois mois. 2 entreprises sur les 12 interrogées ont, de leur côté, expliqué que certains de leurs conducteurs réalisaient des tournées sur 6 semaines avec 3 semaines de repos au retour. Au final, 22 découchers ont ainsi été retenus pour établir le profil type d'un conducteur sous contrat lituanien affecté à l'international.

Le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 114 100 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 115 900 km. La valeur retenue pour cette mise à jour est de 115 000 km par an, en forte baisse par rapport à 2017 (136 000 km/an). Deux raisons peuvent expliquer cette baisse : la crise de la covid en 2020 et le paquet Mobilité. Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,15. Ce ratio est en hausse par rapport à 2017. Il était alors de 1,10.

Enfin, à l'instar de la Lettonie et de l'Estonie, le nombre de semaines de travail par an est plus élevé que la moyenne constatée dans la majorité des pays étudiés par le CNR. Le temps de conduite est plus faible, estimé à 1 960 heures par an. Selon toute vraisemblance, cette baisse des heures de conduite serait une résultante de la crise de la covid.

#### RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

##### Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sous contrat lituanien perçoivent un salaire fixe mensuel sur 12 mois, complété par des indemnités journalières.

Pendant les entretiens, l'ensemble des entreprises visitées a déclaré adopter un mode de rémunération conforme avec la réglementation européenne. Le principe de paiement au kilomètre serait donc remplacé au profit de l'octroi quasi automatique d'indemnités journalières suivant les pays visités.

Ainsi, le salaire de base, 1 060 € brut mensuel accompagné de certaines primes, comme la prime de non-accident, estimées à 20 € par mois dans la fiche de paie ci-après (page 32), constitue la première partie de la rémunération soumise aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu. Comme relevé lors de l'étude réalisée en 2017, le salaire de base des conducteurs sous contrat lituanien affectés à l'international est supérieur au salaire minimum mensuel national. Cette part fixe est complétée d'une part variable constituée des indemnités de déplacement. Ces indemnités journalières ne sont soumises ni aux cotisations, ni à l'impôt sur le revenu. Les indemnités de déplacement calculées ci-après prennent en compte des déplacements mixtes en Europe de l'Ouest et en Europe de l'Est.

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

Profil type conducteur international - Lituanie- 2021					
Caractéristiques		- Conducteur international de longue distance. - Tournées européennes de deux semaines, principalement intra UE. - Kilométrage plus faible qu'en 2017 en raison de la crise de la covid sur la période d'enquête et de l'effet du paquet Mobilité. - Congés payés annuels de 20 jours pris en totalité. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe supérieur au salaire minimum national complété par une partie variable, constituée d'indemnités de déplacement, non soumise à cotisations et impôt.			
Kilométrage annuel réalisé		115 000 km			
Nombre de jours de travail par an		236			
Nombre de semaines d'activité par an		45			
Nombre d'heures de conduite par an		1 960			
Recomposition du coût d'un conducteur type lituanien en 2021					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
<b>Salaire Brut</b>	€/mois	<b>1 080,00 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	€/mois	<b>1 080,00 €</b>
Salaire brut fixe	€/mois	1 060,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	1 060,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	20,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	20,00 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>3,03%</b>	<b>32,72 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>19,50%</b>	<b>210,60 €</b>
Pensions (vieillesse, invalidité, survivants)	0,00%	0,00 €	Pensions (vieillesse, invalidité, survivants)	8,72%	94,18 €
Assurance maladie - prestation en nature	0,00%	0,00 €	Assurance maladie - prestation en nature	6,98%	75,38 €
Assurance maladie - prestation en espèces	0,00%	0,00 €	Assurance maladie - prestation en espèces	3,80%	41,04 €
Chômage	1,31%	14,15 €	Chômage	0,00%	0,00 €
Accidents du travail et maladies professionnelles	1,40%	15,12 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Fonds de garantie	0,16%	1,73 €	Fonds de garantie	0,00%	0,00 €
Fonds d'indemnisation emplois longue durée	0,16%	1,73 €	Fonds d'indemnisation emplois longue durée	0,00%	0,00 €
			<b>Salaire après cotisations sociales</b>		<b>869,40 €</b>
			Impôt sur le revenu		142,48 €
<b>Salaire brut chargé</b>		<b>1 112,72 €</b>	<b>Salaire net après cotisations et impôt</b>		<b>726,92 €</b>
<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)</b>		<b>954,00 €</b>	<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)</b>		<b>954,00 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité</b>		<b>2 066,72 €</b>	<b>Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité</b>		<b>1 680,92 €</b>
Recomposition du coût annuel d'un conducteur lituanien en 2021					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		12 960,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		12 960,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		392,69 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		4 236,96 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		13 352,69 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		8 723,04 €
Indemnités * 11mois		10 494,00 €	Indemnités * 11mois		10 494,00 €
<b>Coût total annuel</b>		<b>23 846,69 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>		<b>19 217,04 €</b>
<b>Coût horaire de conduite en €</b>		<b>12,17 €</b>	<b>Revenu net moyen mensuel</b>		<b>1 601,42 €</b>
<b>Coût kilométrique en €</b>		<b>0,21 €</b>			

Source: études CNR Europe

Le coût annuel du conducteur calculé par le CNR a légèrement augmenté de 3,6 % depuis 2017, passant de 23 015 € à 23 847 € en 2021. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du salaire minimum et des indemnités de déplacement. Elle est toutefois atténuée par les changements liés aux cotisations sociales. La baisse des cotisations patronales passant de 32,60 % à 3,03 % expliquent cette augmentation contenue du coût total pour l'employeur. Les cotisations salariales ont elles augmenté, passant de 9 % en 2017 à 19,5 % en 2021. En moyenne, sur 4 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +0,89 %/an. Le nombre de jours d'activité par an réalisé par un conducteur « type » sous contrat lituanien a augmenté tandis que le kilométrage annuel a baissé (voir page 31). Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 12,17 €, en augmentation de plus de 4,7 % par rapport à 2017. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2017, un montant de 11,62 €/heure.

## 2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS 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 2021 		
	unité	Lituanie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	132 300
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	271
Ratio semi-remorque/tracteur		1,03
Coût d'un conducteur	€/an	23 847
Ratio conducteur/tracteur		1,15
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 713
Consommation moyenne aux 100 km	litres	30,3
coût unitaire du carburant, moyenne 2021	€/litre	0,8586
Coût annuel du carburant	€/an	34 453
Pneumatiques	€/an	2 140
Entretien-réparations	€/an	4 370
Péages et vignette	€/an	17 450
Assurance (véhicule)	€/an	3 440
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	654
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>103 643</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,78
Coûts de structure	€/an	7 255
<b>Synthèse - coût de revient</b>		<b>110 898</b>
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,84

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes lituanien affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,78 €, contre 0,66 € en 2017, en augmentation de 18,2 % depuis la dernière étude. Certains postes de coûts comme le coût de détention (+12,6 %), le poste péages (+23,8 %), l'entretien-réparation (+11,9 %) ont significativement augmenté par rapport à 2017. A l'inverse, le coût des pneumatiques a fortement chuté, -45 %, et le coût conducteur n'a que peu varié (+3,6 %) du fait d'une réforme des cotisations sociales au bénéfice des sociétés.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, estimés autour de 7 % du coût total, le prix de revient est évalué par le CNR à 0,84 € au kilomètre en 2021. Cette estimation est en deçà des informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 0,84 €/km et 0,90 €/km.



### 3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

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

Commission européenne

[https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Lt\\_final\\_necp\\_main\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Lt_final_necp_main_en.pdf)

OCDE

[https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP\(2021\)18&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP(2021)18&docLanguage=En)

Ministère de l'Énergie lituanien <https://enmin.lrv.lt/en/news/the-law-on-alternative-fuels-has-been-passed-how-the-transport-sector-will-change-over-the-next-decade>

<https://www.vmi.lt/evmi/en/pridetines-vertes-mokestis2>

Ministère des Finances <https://finmin.lrv.lt/en/competence-areas/taxation/main-taxes/personal-income-tax>

Organisations professionnelles

LINAVA <http://www.linava.lt>

LIETUVOS KELIAI <https://www.lietuvoskeliai.lt>

LINEKA <https://www.lineka.lt>

TRANSEKSTA <https://www.vta.lt>

Autres sources

<https://taxsummaries.pwc.com/lithuania/corporate/tax-administration>

<https://www2.deloitte.com/lt/en/pages/legal/articles/new-labour-code-in-lithuania.html>