



Comité National Routier



# Le transport routier de marchandises slovène



Étude 2018

Comité national routier - Paris

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

Cette étude du CNR a été réalisée en 2017 en coopération avec le cabinet de conseil spécialisé en transports  
VISEMONT Consulting basé en Slovaquie.

# SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION GENERALE</b>	<b>4</b>
<b>1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE</b>	<b>4</b>
GEOGRAPHIE	4
REPERES HISTORIQUES	4
ORGANISATION POLITIQUE	5
<b>1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES</b>	<b>5</b>
SLOVENIE EN BREF	5
CONJONCTURE ECONOMIQUE	6
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES	6
COMMERCE EXTERIEUR	7
<b>1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b>	<b>7</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET	7
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	8
<b>1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE DU TRM ET POPULATION D'ENTREPRISES</b>	<b>11</b>
LE TRM EN SLOVENIE EN 2016	11
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM SLOVENE	13
<b>2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SLOVENIE</b>	<b>16</b>
<b>2.1. ORGANISATION DU SECTEUR</b>	<b>16</b>
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	16
CREATION D'ENTREPRISE	18
ACCES A LA PROFESSION	19
ACCES AU MARCHÉ	20
FORMATION DES CONDUCTEURS	21
<b>2.2. LA FISCALITE DES ENTREPRISES</b>	<b>21</b>
FISCALITE GENERALE	21
FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM	22
<b>2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE</b>	<b>24</b>
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	24
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	28
<b>2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES</b>	<b>31</b>
CONTROLES	31
<b>3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>32</b>
<b>3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM</b>	<b>32</b>
<b>3.2. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES</b>	<b>32</b>
VEHICULES	33
CARBURANT	33
MAINTENANCE & ENTRETIEN	33
PNEUMATIQUES	34
FINANCEMENT DES VEHICULES	34
PEAGES	35
ASSURANCES	35
TAXE A L'ESSIEU	35
<b>3.3. OBSERVATION DES COUTS D'UN PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>35</b>
CONDITIONS DE TRAVAIL	35

REMUNERATION	36
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SLOVENE AFFECTE A L'INTERNATIONAL	37
RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES	38
<b>3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION</b>	<b>39</b>
<b>4. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>40</b>

---

# 1. PRESENTATION GENERALE

## 1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

### GEOGRAPHIE

La Slovénie est un pays d'une petite superficie, 20 273 km<sup>2</sup>, avec un climat et des paysages très diversifiés par rapport aux autres pays de la région.

La Slovénie a cinq régions géographiques ayant chacune des caractéristiques distinctes (carte, page 9) :

- La région pannonienne se trouve au Nord-est de la Slovénie. La deuxième ville du pays, Maribor, se trouve dans la région.
- La région des Alpes est située au Nord-ouest de la Slovénie. Elle présente des paysages montagneux, de multiples vallées et abrite le tunnel de Karawanken.
- La région subalpine forme un grand arc traversant le centre de la Slovénie, s'étendant sur une surface importante entre la frontière italienne à l'ouest et la frontière autrichienne à l'est. La capitale Ljubljana se trouve dans cette région.
- La région dinarique s'étend sur une grande partie du Sud de la Slovénie. Cette région est très peu peuplée et recouverte de forêts denses.
- Le littoral slovène, la « région de Primorska », est situé au Sud-ouest du pays. Cette région est plus peuplée que la région dinarique, mais la densité de la population reste tout de même peu élevée. Elle représente la région la plus chaude avec un climat plutôt méditerranéen et un accès à la mer Adriatique. Le port de Koper se trouve dans cette région.

### REPERES HISTORIQUES

La Slovénie a reçu le statut de république autonome à l'intérieur de la République fédérale socialiste de Yougoslavie le 29 novembre 1945. Le 15 septembre 1947, la région de Primorska a été rattachée à la Slovénie par le traité de Paris. À la suite d'un référendum, accepté par 89 % de la population, la Slovénie a obtenu son indépendance de la Yougoslavie le 25 juin 1991 (célébrée comme fête nationale slovène). La nouvelle constitution a été adoptée le 23 décembre 1991, instaurant un régime de démocratie parlementaire. La nouvelle république est devenue membre de l'OTAN le 29 mars 2004, juste avant l'adhésion du pays à l'Union européenne le 1<sup>er</sup> mai 2004, avec 9 autres États, et ce après plusieurs années de négociations difficiles. Le 21 décembre 2007, la Slovénie a été admise dans l'espace Schengen. La même année, le pays a intégré la zone euro.

## ORGANISATION POLITIQUE

La constitution slovène définit le pays comme étant « une République démocratique où la loi règne ». L'autorité nationale est basée sur le principe de séparation des pouvoirs législatif, exécutif et juridique dans un système parlementaire. Le peuple exerce son pouvoir assez directement, à travers de multiples référendums et des initiatives civiles.

### Pouvoir exécutif

Le président est le chef de l'État, élu pour une durée de 5 ans. Le pouvoir exécutif est exercé par le gouvernement. Ce dernier est dirigé par le Premier ministre et d'autres ministres dont le nombre varie, sous l'autorité du président.

Le président et le parlement sont élus au suffrage universel. Il n'y a pas d'échelon administratif régional en Slovénie.

### Pouvoir législatif

Le pouvoir législatif est exercé par un parlement, qui comprend deux chambres : l'Assemblée nationale composée de 90 députés élus pour quatre ans et le Conseil national composé de 40 membres élus pour cinq ans.

Le plus haut corps législatif est l'Assemblée nationale. Elle a le droit d'adopter des lois. 88 députés, parmi les 90 que compte l'Assemblée, sont élus au niveau national et 2 députés sont élus par les deux minorités italienne et hongroise. Le Conseil national, dont les fonctions ressemblent à celles du Sénat français, est élu également au suffrage universel. Il est chargé des affaires sociales, économiques et professionnelles.

### Organisation territoriale

Il n'y a pas d'entité administrative entre l'État central et les municipalités. Ces dernières sont au nombre de 211.

## 1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

### SLOVENIE EN BREF

Capitale	Ljubljana
Superficie	20 273 km <sup>2</sup>
Population	2 070 050 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Slovène
Régime politique	République parlementaire
Chef de l'État	Borut Pahor, depuis le 22 décembre 2012
Premier ministre	Marjan Sarec depuis le 16 août 2018
Ministre des Infrastructures	Alenka Bratušek depuis le 13 septembre 2018
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> mai 2014
Sièges au Parlement européen	8 membres
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Violeta Bulc, commissaire chargée des transports

Produit intérieur brut (PIB)	43 millions d'euros (Eurostat, 2017)
Croissance PIB (%)	+ 4,9 % (Eurostat, 2017)
Inflation (%)	+ 1,6 % (Eurostat, 2017)
Dette publique	31 860 millions d'euros (Eurostat, 2017)
Taux de chômage (% de la population active)	6,6 % (Eurostat, 2017)
Salaire minimum brut	842,79 euros par mois en 2018
Salaire moyen brut	1 651 euros (situation au 1 <sup>er</sup> juillet 2018)
Balance commerciale	+ 191,4 millions d'euros (Eurostat, juillet 2018)

## CONJONCTURE ECONOMIQUE

En 2008, suite à la crise économique mondiale, la Slovénie a connu une récession importante de son économie se caractérisant par une contraction du PIB en volume de 10 % entre 2009 et 2013.

Ce n'est qu'en 2014 que le pays a enregistré un net rebond de son économie, qui s'est poursuivi en 2015 et 2016. En 2015, le PIB en volume a atteint + 2,3 % grâce au dynamisme des exportations nettes et à l'investissement public, qui est lié particulièrement à la fin de la campagne de fonds européens 2013-2015. Le PIB slovène a poursuivi sa progression pour atteindre + 4,9 % en 2017.

En parallèle, la demande intérieure a progressé du fait d'une baisse du taux de chômage, 9 % en 2015, baisse qui a continué pour atteindre 6,6 % en 2017<sup>1</sup>.

Les prévisions pour 2018 s'annoncent bonnes avec un taux de croissance évalué à + 5 % et un taux de chômage également en baisse à 5,2 %<sup>2</sup>.

## PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES

2017	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	4,9%	32,6%	62,5%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	1,8%	28,8%	65,5%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-9,2%	8,4%	3,5%

Source : Banque mondiale

Le secteur primaire a chuté ces dernières décennies pour atteindre 1,8 % du PIB en 2017 contre 4,2 % en 1995. Toutefois, ce secteur continue à employer près de 5 % de la population active et constitue donc une part non négligeable de l'économie slovène. Le secteur secondaire représente quant à lui près d'un tiers du PIB, 28,8 % et 32,6 % de la population active. Les industries prédominantes en Slovénie sont la sylviculture, le textile et l'industrie métallurgique. Depuis les années 1980, les industries mécaniques (automobiles, machines-outils) et les industries à forte valeur ajoutée (électronique, pharmacie et produits chimiques) se sont aussi développées.

Enfin, le secteur tertiaire reste prédominant dans l'économie slovène. Il représente plus de 65 % du PIB slovène et emploie plus de 62 % de la population active. Ce secteur a fortement progressé ces dix dernières années notamment dans les domaines des TIC, des services financiers et commerciaux et de la distribution. Le pays peut également compter sur le secteur du tourisme très dynamique et qui connaît un essor rapide.

<sup>1</sup> <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/Pays/slovenie>

<sup>2</sup> <http://www.oecd.org/economy/slovenia-economic-forecast-summary.htm>

## COMMERCE EXTERIEUR

La Slovénie, membre de l'Union européenne et de la zone Euro, fut le premier des nouveaux États membres à assurer la présidence de l'UE au premier semestre 2008. La Slovénie bénéficie d'un marché ouvert où les opérateurs économiques commercent depuis longtemps avec les pays voisins, que ce soit avec les autres républiques de l'ex-Yougoslavie ou avec l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, ses trois principaux partenaires économiques. Les exportations concernent principalement les secteurs de l'automobile, de l'électronique, de la pharmacie et de l'électroménager. Le pays peut également compter sur un tissu de PME performantes. En tant que plateforme entre l'Europe occidentale et la région du Sud-est de l'Europe, la Slovénie est également le second pays étranger investisseur dans les Balkans<sup>3</sup>.

Principaux clients (% des exportations) 2017		Principaux fournisseurs (% des importations) 2017	
Allemagne	20,3%	Allemagne	17,1%
Italie	11,5%	Italie	14,4%
Croatie	8,0%	Autriche	8,1%
Autriche	7,6%	Chine	6,3%
France	5,5%	Croatie	4,4%

Source: Comtrade

### 1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

#### POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET

La Slovénie connaît une demande croissante tant en termes de mobilité des marchandises que de personnes, et ce depuis son entrée dans l'Union européenne. Sa place en tant que pays de transit entre les pays du Sud et du Centre de l'Europe, tels que l'Italie, la France, l'Espagne, l'Autriche et l'Allemagne, et les pays du Sud-Est, tels que les anciennes républiques yougoslaves, la Grèce et la Turquie, lui donne une importance géopolitique considérable.

Pour fluidifier les flux de transports et diminuer les externalités négatives de ces derniers, la Slovénie s'est fixé des objectifs ambitieux et participe à plusieurs projets internationaux :

- Le programme national de sécurité routière (document stratégique) fixe la politique routière nationale et pointe les problèmes routiers pour atteindre l'objectif national de « zéro mort – zéro blessé grave » sur les routes slovènes. Les professionnels du secteur des transports et les administrations se sont fixé des objectifs :
  - o Les accidents de la route ne devraient pas causer plus de 35 morts par million d'habitants en 2022.

<sup>3</sup> <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/Pays/slovenie>

- Les accidents de la route ne devraient pas causer plus de 230 blessés par million d’habitants en 2022.
- La convention alpine est un instrument légal international pour la promotion du développement durable dans la région des Alpes. Elle représente une obligation morale de soutien des politiques de protection de l’environnement et met en place un système de coopération dans 12 domaines prioritaires, dont le transport routier. Les pays participant à la convention alpine sont l’Autriche, la France, l’Italie, le Liechtenstein, Monaco, l’Allemagne, la Slovénie et la Suisse. En Slovénie, c’est le ministère de l’Environnement qui est responsable de sa mise en œuvre.
- Le groupe de Zurich, constitué suite à de nombreux accidents dans les tunnels routiers, a vu le jour le 30 novembre 2001. Les ministres des transports autrichien, italien, français, allemand et suisse ont signé une déclaration (processus de Zurich) dont l’objectif principal est l’amélioration de la sécurité routière dans les Alpes et l’organisation des trajets. La Slovénie est devenue membre du groupe le 20 octobre 2006.
- Dans le cadre du Réseau européen de transport, la Slovénie, en coopération avec les autres membres du projet, souhaite fluidifier le trafic et diminuer les externalités négatives des transports. En effet, des axes majeurs du réseau routier et ferroviaire traversent le pays et concernent notamment les flux vers le port de Koper, les aéroports de Ljubljana, de Maribor et de Portorož. Parmi les trente projets concernant la Slovénie, deux ont une importance élevée :
  - le réseau ferroviaire de Lyon (FR) - Trieste (IT) - Divača/Koper (SLO) – Ljubljana (SLO) - Budapest (HU)- frontière ukrainienne,
  - les autoroutes de la mer dans l’Est-méditerranéen reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne.

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION

**Répartition modale du transport de fret**

2016	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,4%	17,4%	6,2%
Slovénie	66,7%	33,3%	0,0%

Source : Eurostat

### Le réseau routier

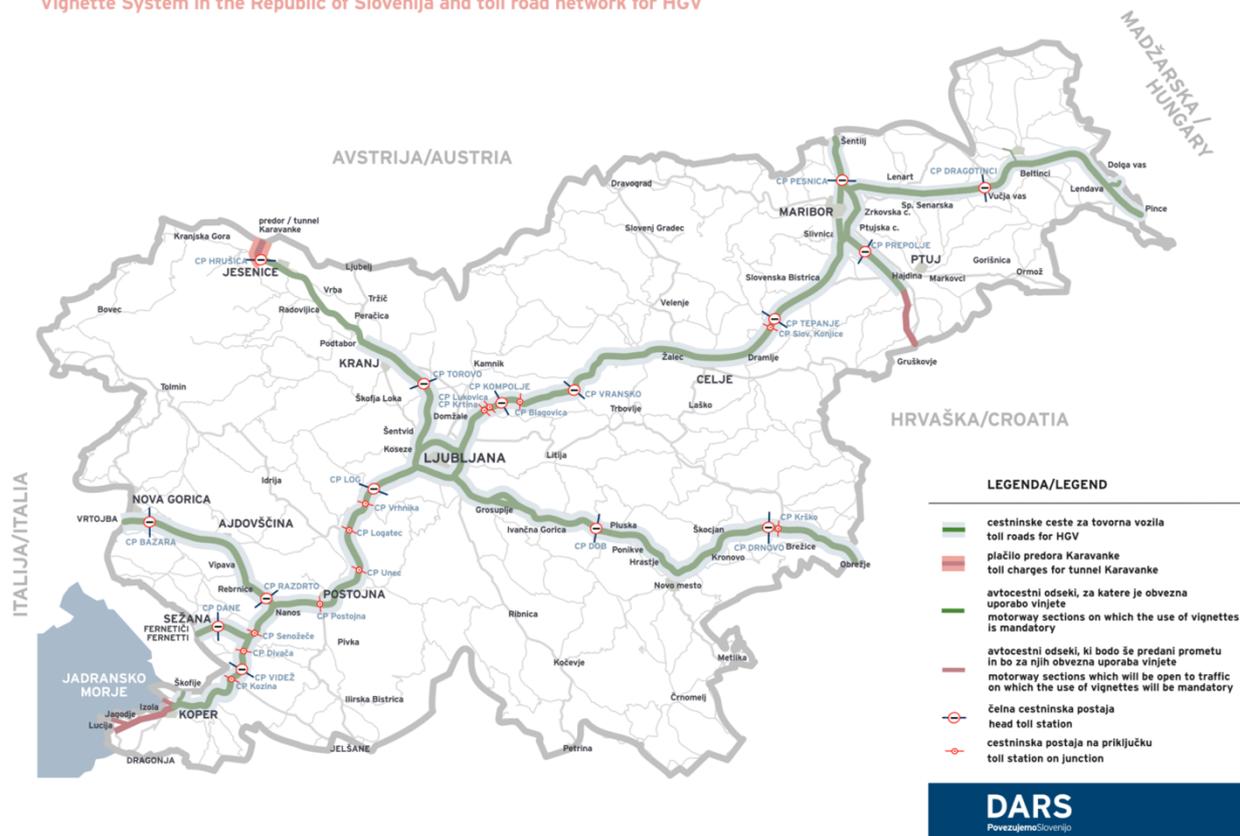
C’est la Direction générale des routes de la République de Slovénie (DRSC) qui est chargée de la gestion, de la maintenance et du développement des réseaux routiers national et municipal. La gestion des autoroutes et des voies rapides est déléguée à la Société d’autoroutes de la République de Slovénie (DARS), détenue à 100 % par l’État slovène.

En Slovénie, la vignette est obligatoire sur toutes les autoroutes et voies rapides entretenues par la société d’exploitation du réseau autoroutier DARS d.d. pour les véhicules particuliers à deux roues (motocycles) et les autres véhicules avec ou sans remorque, dont le poids maximal admissible (PTAC) ne dépasse pas 3,5 tonnes. La vignette est également obligatoire pour la voie rapide Spielfeld - Maribor et pour le tronçon d’autoroute passant

par le port de Koper. La traversée du tunnel de Karawanken n'est pas comprise dans le prix de la vignette. Une taxe spéciale d'utilisation est directement acquittée à l'entrée du tunnel.

Les autoroutes slovènes sont aussi payantes et obligatoires pour les poids lourds (voir détails page 23).

### Vinjetni sistem v Republiki Sloveniji in cestninjenje tovornih vozil Vignette System in the Republic of Slovenia and toll road network for HGV



Le tarif pour l'utilisation du tunnel routier de Karavanke est défini par le gouvernement de la République de Slovénie dans le décret relatif au péage du tunnel de Karavanke. Le montant du péage n'est pas basé sur la norme d'émission EURO. Les montants sont les suivants :

- Pour les véhicules de 3 essieux avec un PTAC supérieur à 3,5 tonnes (catégorie 3) : 4,69 € HTVA
- Pour les véhicules de plus de 3 essieux et/ou ayant un PTAC supérieur à 3,5 tonnes (catégorie 4) : 9,38 € HTVA

Depuis la mise en place du système DarsGo le 1<sup>er</sup> avril 2018, les véhicules circulant sur le tronçon autoroutier géré par DARS doivent payer le péage dans les deux sens, c'est-à-dire de la bretelle de Hrušica au passage frontalier à l'intérieur du tunnel, et inversement. La section est maintenant payée électroniquement et non plus en s'arrêtant à la station de péage.

### Le réseau ferroviaire

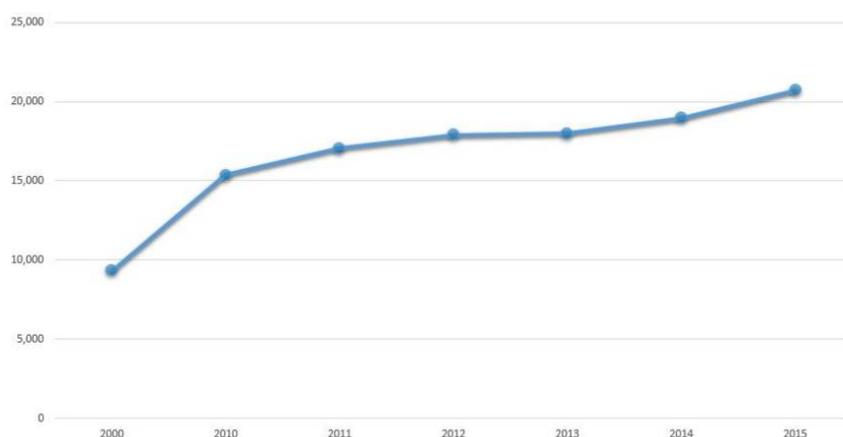
Le gestionnaire des voies ferrées et des installations, des gares et du matériel roulant est la compagnie nationale Slovenske Železnice. Le réseau ferroviaire slovène comprend 3 348 ponts, viaducs et tunnels de drainage et 93 tunnels et galeries de service. Il existe 128 gares, dont 108 mixtes, 8 uniquement passagers et 11 de fret. L'exploitant ferroviaire national slovène (SŽ) exploite des services de transport de passagers et de fret ainsi que 60 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts. La compagnie fournit également des services de transport combiné et dispose de

terminaux à conteneurs à Ljubljana, Maribor et Celje. En 2017, les chemins de fer slovènes ont transporté 21,3 millions de tonnes de marchandises<sup>4</sup>.

## Les ports<sup>5</sup>

Le port de Koper, le plus grand port de Slovénie, peut accueillir des navires de capacité maximale de 180 000 tonnes. En 2015, le transit de marchandises par le port de Koper a atteint 20 millions de tonnes et 22,3 millions de tonnes en 2017.

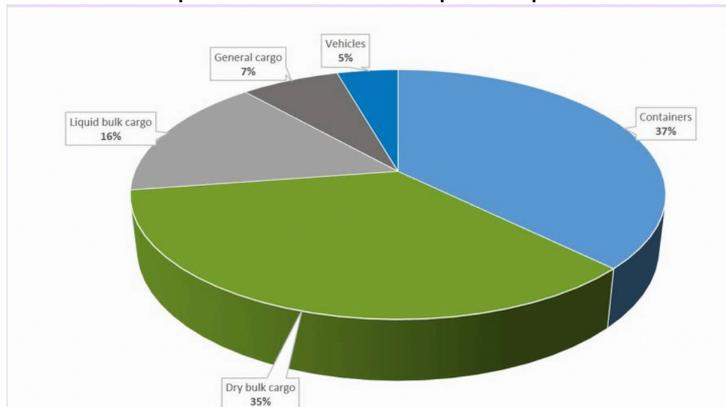
Fret maritime dans le port de Koper en Slovénie (en milliers de tonnes) entre 2000 et 2015



Source: Port de Koper, 2016

Le port est dirigé par le groupe Luka Koper d.d. Il est directement relié aux réseaux européens routier et ferroviaire et a un statut d'entrée douanière dans l'Union européenne. Le port est composé de 5 centres dont le terminal General Cargo, le terminal de conteneurs et de Ro-Ro, le terminal de voitures, le terminal de vrac et le terminal européen d'énergie. Actuellement, le port est en train de construire un nouveau terminal de conteneurs en augmentant la profondeur du port pour pouvoir accueillir des navires plus grands.

Structure du transport de fret maritime dans le port de Koper en Slovénie - 2015



Source : Port de Koper - 2016

À l'heure actuelle, le port envisage un nouvel agrandissement et étudie également la possibilité d'étendre le réseau de chemin de fer dans la région, ce qui pourrait apporter un nouvel élan à l'activité.

<sup>4</sup> <https://www.investslovenia.org/business-environment/infrastructure-utilities/transport-infrastructure/>

<sup>5</sup> <https://www.investslovenia.org/business-environment/infrastructure-utilities/transport-infrastructure/>

## 1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE DU TRM ET POPULATION D'ENTREPRISES

### LE TRM EN SLOVENIE EN 2016

Le transport routier de marchandises slovène est très orienté vers l'international. Son activité nationale représente 11 % du total. L'activité de transport international entre pays tiers occupe une place importante, représentant ainsi plus de 40 % de l'activité internationale du TRM slovène.

Dans le classement européen du CNR, le pavillon slovène se place 12<sup>e</sup> sur l'activité internationale et 7<sup>e</sup> sur le transport international entre pays tiers.

**Structure du TRM sous pavillon slovène en 2016**

2016	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>75 033</b>	<b>18 707</b>	<b>100,0%</b>	<b>249</b>	<b>1 189</b>
Transport national	46 096	2 134	11,4%	46	202
Transport international	28 937	16 573	88,6%	573	987
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovénie</i>	10 070	4 702	25,1%	467	291
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovénie</i>	6 949	3 639	19,5%	524	224
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	8 639	7 296	39,0%	845	416
<i>dont cabotage</i>	3 279	936	5,0%	285	55

Source : Eurostat

### Évolution du TRM sous pavillon slovène

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

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>16 261</b>	<b>14 762</b>	<b>15 931</b>	<b>16 439</b>	<b>15 888</b>	<b>15 905</b>	<b>16 273</b>	<b>17 909</b>	<b>18 707</b>	<b>1,77%</b>
Transport national	2 636	2 276	2 288	2 177	1 849	1 889	2 062	2 069	2 134	-2,61%
Transport international	13 625	12 486	13 643	14 262	14 039	14 016	14 211	15 840	16 573	2,48%
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovénie</i>	4 498	3 749	4 292	4 255	4 392	4 279	4 308	4 771	4 702	0,56%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovénie</i>	4 114	3 652	3 762	3 659	3 733	3 529	3 452	3 675	3 639	-1,52%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	4 624	4 725	5 182	5 845	5 439	5 658	5 798	6 629	7 296	5,87%
<i>dont cabotage</i>	389	360	407	503	475	551	653	765	936	11,60%

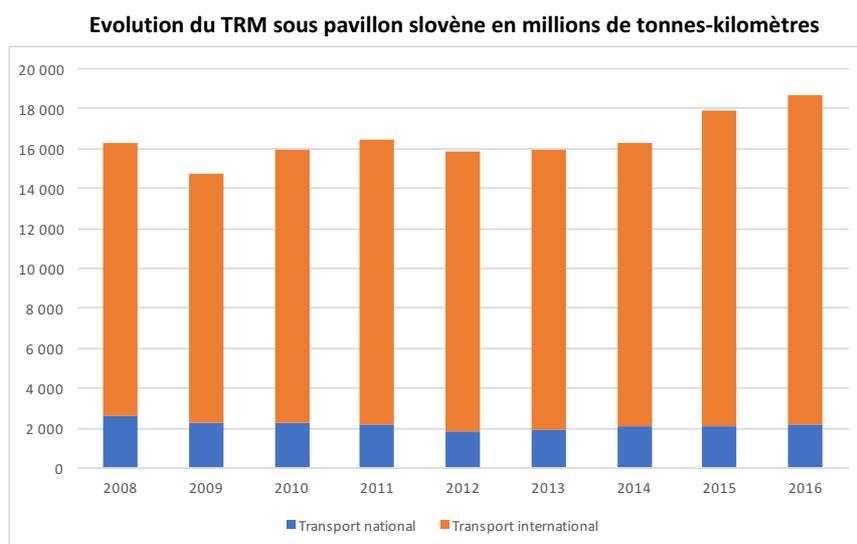
Source : Eurostat

\*Taux de croissance annuel moyen

Le TRM slovène a connu une baisse de l'activité en 2009 suite à la crise économique mondiale. Depuis cette date, son activité a repris pour atteindre 18 707 millions de tonnes-kilomètres. Entre 2008 et 2016, on observe un taux de croissance annuel moyen de 1,77 % par an sur l'activité totale.

Le transport international a aussi subi une baisse d'activité en 2009. Les tonnes-kilomètres réalisées augmentent en 2010 mais tendent, par la suite, à stagner jusqu'en 2014. Ce n'est qu'en 2015, avec le rebond de la croissance slovène, que le transport international repart, passant ainsi de 14 211 millions de tonnes-kilomètres en 2014 à 16 573 millions de tonnes-kilomètres en 2016. Le transport national varie globalement peu et tend à diminuer

légèrement sur la période au profit du transport international. Élément important, la progression significative du cabotage qui enregistre un taux de croissance annuel moyen de + 11,60 % par an entre 2008 et 2016.



Source: Eurostat

### TRM du pavillon slovène selon la nature du transport en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées	Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du total	km
<b>TOTAL</b>	<b>75 033</b>	<b>18 707</b>	<b>100,0%</b>	<b>249</b>
<b>COMPTE D'AUTRUI</b>	<b>54 399</b>	<b>17 260</b>	<b>92,3%</b>	<b>317</b>
Transport national	28 225	1 535	8,2%	54
Transport international	26 174	15 724	84,1%	601
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovénie</i>	8 772	4 407	23,6%	502
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovénie</i>	6 285	3 457	18,5%	550
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	8 215	6 961	37,2%	847
<i>dont cabotage</i>	2 902	900	4,8%	310
<b>COMPTE PROPRE</b>	<b>20 634</b>	<b>1 448</b>	<b>7,7%</b>	<b>70</b>
Transport national	17 871	599	3,2%	34
Transport international	2 763	849	4,5%	307
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovénie</i>	1 298	294	1,6%	227
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovénie</i>	664	182	1,0%	274
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	424	336	1,8%	792
<i>dont cabotage</i>	377	36	0,2%	95

Source : Eurostat

Les transports pour compte d'autrui représentent plus de 92 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon slovène. La moyenne des distances parcourues à l'international est près de 6 fois plus importante qu'au niveau national, ceci explique en partie la faiblesse du volume de l'activité nationale.

## Le cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon slovène représente 5 % du transport routier international en 2016 et constitue une niche importante de développement pour son pavillon. En moyenne sur 8 ans, l'activité de cabotage du pavillon letton a augmenté de plus de 11 % par an. La Slovénie est le 14<sup>e</sup> pays caboteur dans l'Union européenne<sup>6</sup>. Elle cabote 90 fois plus qu'elle n'est cabotée.

Le cabotage sous pavillon slovène dans les quatre principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
<b>Cabotage sous pavillon slovène</b>	<b>389</b>	<b>360</b>	<b>407</b>	<b>503</b>	<b>475</b>	<b>551</b>	<b>653</b>	<b>765</b>	<b>936</b>	<b>11,60%</b>
<i>en Allemagne</i>	148	158	179	194	229	203	258	375	435	14,43%
<i>en Italie</i>	128	106	128	157	106	173	172	142	248	8,62%
<i>en Autriche</i>	72	35	58	94	93	132	121	154	155	10,06%
<i>en France</i>	24	30	20	25	29	14	49	24	44	7,87%
<b>Part du cabotage dans le transport slovène %</b>	<b>2,39</b>	<b>2,44</b>	<b>2,55</b>	<b>3,06</b>	<b>2,99</b>	<b>3,46</b>	<b>4,01</b>	<b>4,27</b>	<b>5,00</b>	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Les quatre pays où le pavillon slovène cabote le plus sont l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche et la France. Le cabotage en Allemagne représente près du quart du cabotage sous pavillon slovène en 2016. Les tonnes-kilomètres réalisées en Autriche augmentent fortement depuis 2011, passant de 94 millions de tonnes-kilomètres à 155 millions de tonnes-kilomètres en 5 ans, soit +10,5 % par an.

Le cabotage en Slovénie

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
<b>Cabotage en Slovénie</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>6,59%</b>
Taux de pénétration du cabotage*	0,23%	0,18%	0,09%	0,55%	0,48%	0,42%	0,53%	0,48%	0,47%	
Part de marché du cabotage**	0,32%	0,27%	0,14%	0,84%	0,73%	0,60%	0,77%	0,69%	0,65%	

Source : Eurostat

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

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

## ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM SLOVÈNE

### Entreprises de transport du TRM slovène

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

Année	Chiffres d'affaires, en milliards d'euros	Nombre de salariés
2008	2,2	18 709
2009	1,8	17 840
2010	2,0	17 285
2011	2,1	17 344
2012	2,1	16 886
2013	2,1	16 711
2014	2,2	17 622
2015	2,3	18 937
2016	2,5	20 411

Source: Eurostat

<sup>6</sup> CNR – Classement TRM européen 2016

Le nombre de salariés du secteur a diminué de façon continue entre 2008 et 2014, passant ainsi de 18 709 salariés à 17 622, soit une baisse de 1 087 salariés en 6 ans. Depuis 2015, le nombre de salariés repart à la hausse, + 1 315 salariés en un an entre 2014 et 2015. Cette augmentation se poursuit en 2016 pour atteindre 20 411 salariés.

Parallèlement, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret croît de manière quasi constante entre 2008 et 2015, hormis sur l'année 2009. Le chiffre d'affaires du secteur du TRM passait alors de 2,2 milliards d'euros en 2008 à 1,8 milliard d'euros en 2009.

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

Nombre d'entreprises	5 514
CA - millions €	2 483
Coût du personnel salarié - millions €	360
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	315
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	45
Taux de charges patronales apparent (b/a)	14,3%
Nombre de personnes occupées	23 751
<i>dont personnes occupées non salariées</i>	3 340
<i>dont salariés</i>	20 411
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	85,9%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	4
Coût moyen du personnel salarié en €	17 600
Valeur ajoutée par salarié en €	36 000
CA par personne occupée	104 500
Investissement par personne occupée en €	15 300
Taux d'investissement (Investissement/CA)	49,3%

Source : Eurostat

## Parc de véhicules

**Parc de véhicules en Slovénie**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tracteurs routiers	8 986	9 136	9 312	9 638	10 162	11 326	12 981
Remorques et semi-remorques	23 762	24 038	24 418	25 250	26 707	28 815	31 170

Source: Eurostat

Le nombre de véhicules a augmenté progressivement entre 2010 et 2016 et continue aujourd’hui de progresser. Cette augmentation semble indiquer que les transporteurs slovènes sont en capacité de s’adapter aux conditions économiques du marché du TRM. Le comptage des semi-remorques, confondant les modèles professionnels avec les modèles de loisir, ne permet pas de connaître précisément leur nombre dans le secteur du TRM.

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

### 2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

#### INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

##### Les administrations

###### Agence slovène de sécurité routière

Elle est présente dans la formation des conducteurs (écoles de conduite, programmes de réhabilitation) ainsi que dans les domaines techniques de l'automobile (homologation, contrôles techniques annuels ...). Elle organise des formations préventives dans son centre de formation et réalise des campagnes publicitaires pour la sécurité routière.

##### Les organisations professionnelles

###### Chambre de commerce et d'industrie de Slovénie (*Gospodarska zbornica Slovenije - GZS*)

Elle possède un département qui s'occupe essentiellement du secteur des transports. Il s'agit de l'« **Association de transports (*Združenje za promet*)** ». Son champ d'action couvre les activités de :

- Transport routier de marchandises
- Transport de passagers
- Activités d'expédition et d'entreposage
- Gestion de l'Association des agences de transport maritime de Slovénie
- Gestion du Comité national de la palette (*Nacionalni paletni komite - NPK*)

L'Association de transports s'occupe également de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques (*Sekcija strokovnih in registracijskih organizacij motornih in priklopnih vozil*).

Elle a le statut d'organisation publique sans activité commerciale. L'affiliation n'est pas obligatoire mais ses membres ont des avantages nombreux :

- Accès à l'information et aide aux entreprises.
- Participation active à la promotion de l'activité et au développement du secteur du TRM grâce à de nombreux projets.
- Participation à l'élaboration de notes de synthèse et de recommandations sur le sujet de la réglementation en matière de transports en Slovénie et au niveau de l'Union européenne.
- Participation aux réunions entre le ministère et l'Association pour la rédaction des projets de loi.
- Adhésion à diverses associations internationales afin d'accéder à de plus grands marchés et à plus d'informations.
- Représentation des membres dans des instances internationales.
- Participation aux projets publics de financement pour le développement du secteur des transports.
- Participation aux négociations socio-économiques dans le secteur des transports.
- Possibilité de bénéficier des cours, des stages, des séminaires et des conférences organisés par l'Association.

- Possibilité de faire partie des visites d'État en accompagnant les élus lors de leurs visites à l'étranger.
- Participation à l'élaboration des cours professionnels.
- Assistance à la préparation des réponses aux appels d'offres sur les marchés domestique et international.

L'objectif principal de l'Association est de fournir de l'information (conseil pour les membres actuels et futurs), de la formation professionnelle et de représenter les intérêts du métier auprès d'autres organismes. Le ministère des Infrastructures prépare généralement la nouvelle réglementation et propose des projets de loi en coopération avec l'Association des transports.

L'Association représente aujourd'hui plus de 5 000 transporteurs, soit plus de 70 % du secteur. Il y a très peu d'entreprises individuelles parmi les membres. Ces dernières sont représentées par la **Chambre des métiers (OZS)**. Au niveau international, l'Association des transports coopère avec d'autres associations, dans le cadre de ses relations internationales auprès de l'**IRU**, de la **Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)** et du **Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT)**.

#### Section des Transports de la Chambre des métiers et des petites entreprises de Slovénie (*Obrtna Zbornica Slovenije - OZS*)

Elle regroupe les entreprises de petite et moyenne taille et compte aujourd'hui plus de 5 500 membres, dont 70 % de transporteurs routiers individuels.

La **Chambre des métiers et des petites entreprises de Slovénie** regroupe ses membres selon leurs activités. Il existe 30 sections chez **OZS**, dont le secteur des transports. Les principaux objectifs du secteur des transports sont les suivants :

- Suivre et améliorer les conditions de travail des membres et des salariés (non-conducteurs) du secteur : conseils en qualité, standardisation et utilisation de nouvelles technologies.
- S'assurer que les intérêts des membres sont représentés auprès d'autres institutions.
- Assurer le suivi de la formation professionnelle régulière et complémentaire des membres.
- Encourager le rationnement de la consommation des énergies et promouvoir la préservation de l'environnement.

Suite à des accords avec les autorités publiques, l'OZS a compétence dans les domaines suivants :

- Émission et retrait des licences communautaires pour l'exercice de transport routier en Europe.
- Délivrance de certificats de conducteur aux conducteurs extracommunautaires.
- Délivrance des autorisations de taxis.
- Émission des autorisations de transport international aux transporteurs domestiques, y compris les permis CEMT.
- Préparation de documents justificatifs pour les demandes de visa russe.
- Vérifications et certifications des qualifications professionnelles afin d'obtenir le certificat NVQ (National Vocational Qualification).

L'OZS est aussi active au niveau international grâce à ses partenariats en Allemagne, Autriche, Italie et Croatie. Comme l'Association des transports, OZS est aussi invitée par le ministère au processus d'élaboration de nouvelles réglementations en matière de transport.

## GIZ Intertransport

Il s'agit d'un groupement des transporteurs slovènes opérant dans les pays de l'Est hors UE. Le but principal du groupement est l'assistance aux transporteurs pour les formulaires ATP, CMR ou les carnets TIR. En plus de cela, le GIZ organise des conférences et des congrès. Il est membre de l'IRU et de Transfrigoroute International.

## Les représentations de salariés

### Fédération des associations de conducteurs et de mécaniciens en Slovénie (ZŠAM)

Elle est membre d'UICR. La fédération a comme mission de représenter les conducteurs et les mécaniciens dans tous les domaines du TRM. Elle assure le lien entre les conducteurs et les employeurs. Elle organise également des formations de sécurité routière pour ses 7 500 membres.

## CREATION D'ENTREPRISE

### Le cadre juridique

En Slovénie, cinq formes possibles d'entreprises existent<sup>7</sup> :

- **La société à responsabilité limitée (d.o.o)**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : un ou plusieurs, sans limitation du nombre de partenaires et d'actionnaires.
  - o Capital : 7 500 € minimum.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant des apports en capital.
  
- **La société par actions (d.d)**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : un ou plusieurs, sans limitation du nombre de partenaires et d'actionnaires.
  - o Capital : 25 000 € minimum.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant des apports en capital.
  
- **Partenariat général (d.n.o)**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : 2 minimum.
  - o Capital : il n'y a pas de capital minimum requis.
  - o Responsabilité des associés : les partenaires sont responsables l'un envers l'autre.
  
- **Partenariat limité (k.d)**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : 2 minimum.
  - o Capital : il n'y a pas de capital minimum requis.
  - o Responsabilité des associés : les partenaires ne sont pas responsables l'un envers l'autre.
  
- **Commerçant indépendant**
  - o Nombre de partenaires et d'associés : une seule personne physique.

---

<sup>7</sup> <https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/slovenie/entreprise-formes>

- Capital : il n'y a pas de capital minimum requis.
- Responsabilité des associés : responsable pour tous les biens.

## Modalités de création d'une entreprise en Slovénie

Il n'existe aucune condition limitant la création d'une société en Slovénie. Toute personne peut enregistrer une société. La procédure est identique pour tous les citoyens de l'Union européenne et des pays membres de l'Espace économique européen ainsi que pour les citoyens de la Confédération suisse.

L'activité économique peut être exercée par un particulier ou une entreprise sous différentes formes juridiques et organisationnelles.

Les personnes physiques sont le plus souvent des entreprises individuelles (s.p), les personnes morales pouvant créer différentes formes d'entreprises : les plus courantes sont la société à responsabilité limitée (d.o.o) et la société anonyme (d.d).

Les non-résidents de la République de Slovénie doivent obtenir un numéro d'identification fiscale avant de créer une entreprise dans le pays.

La création, la gestion et l'organisation de sociétés en Slovénie sont régies par la loi sur les sociétés, qui est entièrement harmonisée avec la législation européenne.

Avant la procédure d'enregistrement, les éléments suivants sont requis :

- Le nom de l'entreprise doit clairement différer des noms des autres entreprises. Pour cela, il convient de vérifier le registre des entreprises, AJPES.
- Tous les types de sociétés (sauf les entreprises individuelles) doivent désigner au moins un administrateur de société. Plusieurs directeurs supplémentaires peuvent être nommés.
- Le siège et l'adresse professionnelle de la société doivent être définis avant la création de la société. Le siège social est un lieu où sont exercées les activités de la société.
- Aucune condition spécifique ne s'applique à la création d'une entreprise ; par conséquent n'importe qui peut créer une entreprise. Dans le cas de certaines activités, des conditions doivent être remplies en amont. L'entreprise doit obtenir des permis ou s'assurer que les opérations sont effectuées par une personne pleinement qualifiée. Ces conditions sont appelées conditions d'entrée.
- L'établissement d'une entreprise en Slovénie est gratuit, simple et rapide. Il doit prendre moins de trois jours à compter de la soumission de la demande. Si le demandeur obtient un certificat numérique, il peut également établir son activité via le site internet e-web ou à l'un des points de vente VEM.

## ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, la Slovénie a soumis la profession à la détention d'une attestation de capacité professionnelle.

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

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

En vertu de l'article 8 du règlement (CE) n°1071/2009, une attestation de capacité professionnelle est délivrée aux candidats slovènes ayant réussi les examens écrits et oraux. Elle est remise par les autorités compétentes (OZS pour les entreprises individuelles et GZS pour les autres entreprises). Selon la réglementation européenne, une attestation de capacité professionnelle pour le transport international (communautaire) peut être délivrée pour une période de 10 ans. En revanche, au niveau national, l'article 28 du ZPCP stipule que la durée de validité d'une attestation de capacité professionnelle pour le transport national ne peut excéder 5 ans. Les copies, une par véhicule, de l'attestation ont la même période de validité que l'attestation d'origine.

## ACCES AU MARCHÉ

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en Slovénie sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009. La loi nationale slovène définit les critères en parfait accord avec les textes européens. Au niveau national, c'est la loi sur le transport routier (*Zakon o prevozih v cestnem prometu* ou ZPCP) qui les précise.

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

- Être établi de façon stable et effective dans un État membre de l'Union européenne.
- Satisfaire aux critères d'honorabilité (casier juridique vierge).
- Avoir la capacité financière appropriée, 9 000 € pour le premier véhicule puis 5 000 € par véhicule supplémentaire. Ceci peut être démontré par les documents suivants :
  - o Preuve de propriété immobilière.
  - o Bilan officiel avec un niveau de réserve suffisant.
  - o Liste d'actifs corporels (immobilisations du bilan).
  - o Garantie bancaire sur un compte bloqué pour 5 ans.
  - o Autre lettre de garantie d'une institution financière ou d'une organisation professionnelle.
- Avoir la capacité professionnelle requise.

En outre, dans le cas d'une S.A.R.L. slovène (d.o.o), l'entreprise doit avoir au moins 7 500 € de capital social. À ces conditions s'ajoute celle d'avoir au moins un véhicule immatriculé en Slovénie ou avoir le droit d'utiliser un tel véhicule en location ou en crédit-bail avec option d'achat. C'est effectivement cette 5<sup>e</sup> condition qui permet aux artisans-conducteurs de démarrer leur activité de TRM sans être propriétaire de véhicule. La seule location du véhicule appartenant au donneur d'ordre ouvre donc la voie au marché du TRM slovène.

## FORMATION DES CONDUCTEURS<sup>8</sup>

Une des conditions pour pouvoir effectuer des prestations de transport routier de marchandises est l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle par conducteur. La formation qui y donne accès peut être organisée par 22 institutions comprenant la Chambre de commerce et d'industrie (GZS) et la Chambre des métiers (OZS).

Les formalités sont définies par le règlement européen 1073/2009/CE. Les conducteurs ayant suivi la formation doivent avoir le CODE 95 inscrit sur leur permis. Deux types de formations sont obligatoires :

- Une formation de 35 heures à renouveler tous les 5 ans.
- Une formation de 7 heures à renouveler tous les ans.

En outre, le conducteur doit avoir suivi les cours avant l'expiration de son certificat.

Les nouveaux conducteurs doivent aussi suivre des formations complémentaires :

- Une formation de conduite sécurisée et des ateliers de sécurité routière.
- Des cours de relations psychosociales entre conducteurs.

## 2.2. La fiscalité des entreprises

### FISCALITE GENERALE

#### Impôt sur les sociétés

L'impôt sur le revenu des sociétés est régi par la loi sur l'impôt sur le revenu des sociétés (CIT-2). Sont concernées les personnes morales au sens du droit national, les personnes morales de droit étranger ou les associations de personnes de droit étranger dépourvues de personne morale.

Les entreprises non résidentes en Slovénie doivent s'acquitter de l'impôt sur tout revenu généré par des activités exercées au sein du pays.

Le taux de l'impôt sur les sociétés est fixé à 19 % en 2018. Il est facturé une fois par an en fonction du bénéfice d'exploitation réalisé au cours du dernier exercice de l'entreprise.

Un taux de 0 % est appliqué sur les fonds d'investissement et les fonds de pension s'ils remplissent certaines conditions<sup>9</sup>.

#### TVA

Le taux standard de la TVA appliqué en Slovénie est fixé à 22 % et s'applique à la majorité des biens et services. Un taux réduit est également fixé à 9,5 %. Il est appliqué sur les produits et services à caractères social et culturel<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> <http://new.cpu.si>

<sup>9</sup> <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cn/Documents/international-business-support/deloitte-cn-ibs-slovenia-int-tax-en-2017.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.tvaintracommunautaire.com/pays/slovenie/>

### Tranches de l'impôt sur le revenu en Slovénie en 2018

Tranche de revenu imposable		Taux imposable
De (€)	A (€)	Pourcentage
0,00	8 021,34	16%
8 021,34	20 400,00	27%
20 400,00	48 000,00	34%
48 000,00	70 907,20	39%
Supérieur à 70 907,20	-	50%

Source: KPMG

Les taux d'imposition pour les résidents et non-résidents sont les mêmes en Slovénie.

Pour la détermination du revenu imposable, les abattements annuels suivants s'appliquent :

Abattements en 2017	Euros
Allocation de base (revenu annuel total jusqu'à 11 166,37 €)	6 519,82
Allocation de base (revenu annuel total entre 11 166,37 € et 13 316,83 €)	3 302,70+(19 922,15-1,49601*salaires brut)
Allocation de base (revenu annuel total supérieur à 13 316,83 €)	3 302,7
Personnes handicapées à 100%	17 658,84
Pour le 1er enfant à charge	2 436,92
Pour le 2nd enfant à charge	2 649,24
Pour le 3e enfant à charge	4 418,54
Pour le 4e enfant à charge	6 187,85
Pour le 5e enfant à charge	7 957,14
Enfant avec un handicap physique ou mental modéré ou sévère	8 830,00
Allocation étudiante	2 477,03
Assurance pension complémentaire	2 819,09

Source: KPMG

## FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM

### Droits d'accises

En Slovénie, il est possible de récupérer une partie du droit d'accise sur le gazole pour les véhicules d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009. Le montant des droits d'accises est flottant. Il est calculé en fonction du prix du carburant et inclut une taxe environnementale ainsi que d'autres taxes indirectes. Il n'est pas plafonné en volume.

- Au 31 octobre 2018, les droits d'accises s'élèvent à 46,90 €/hl.
- Au 31 octobre 2018, le taux du remboursement partiel s'élève à 6,27 €/hl.
- Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 40,63 €/hl.

## Taxe sur les véhicules à moteur (applicable lors de la première immatriculation du véhicule en Slovénie)

La taxe à l'achat pour un ensemble 40T est de près de 1 930 €, dépendant de la puissance moteur du tracteur et du PTAC de l'ensemble. Des abattements et des surtaxes peuvent être appliqués suivant la norme Euro du tracteur, à savoir qu'un tracteur de norme Euro VI est éligible à un abattement de 35 %<sup>11</sup>.

## Taxe à l'essieu

La Slovénie est le seul pays de l'Union européenne et de l'OCDE à ne pas appliquer la taxe à l'essieu. Elle bénéficie d'une dérogation à la réglementation européenne justifiée par l'obligation d'utilisation des autoroutes, qui implique le paiement obligatoire de la taxe routière appelée encore taxe sur la circulation.

## Péages autoroutiers et ouvrages d'art

La société DARS est chargée de la construction et de la maintenance des autoroutes slovènes. L'État slovène est propriétaire à 100 % de cette société fondée en 1993. Les véhicules de moins de 3,5 tonnes sont soumis à une vignette pour l'utilisation des autoroutes. Les autres véhicules doivent acquitter un péage dont le montant est fixé par DARS pour chaque tronçon d'autoroute.

C'est le système de télépéage DarsGo qui est utilisé. Un boîtier est fourni par DARS et installé dans chaque véhicule. À chaque passage d'un portique, le boîtier est détecté, ce qui sert de base à la facturation du tronçon concerné. Le péage est complètement automatique et le prix est basé sur la distance parcourue.

Le péage est facturé de façon séparée pour chaque tronçon. Le montant total facturé est fonction de la distance parcourue, des propriétés du véhicule, du nombre d'essieux ou de la norme EURO.

Classes du véhicule selon le nombre d'essieux et le poids		
R3		Véhicules à moteur (ou véhicules articulés) ayant au total 2 ou 3 essieux et un PTAC de plus de 3,5 tonnes
R4		Véhicules à moteur (ou véhicules articulés) ayant plus de 3 essieux et un PTAC de plus de 3,5 tonnes

Pour les véhicules de catégorie R3, le prix au kilomètre HT du péage est établi à 0,205940 € contre 0,428356 € pour les véhicules de catégorie R4.

Ainsi un PL de 40 tonnes à 5 essieux paiera 0,428356 €/km de péages.

Il convient de rappeler que les autoroutes sont payantes et obligatoires pour les poids lourds.

À ceci s'ajoute un prix HT de 4,69 € pour les catégories R3 et de 9,38 € pour les catégories R4 empruntant le tunnel de Karavanke.

## Vignette

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2008, une vignette est obligatoire pour tous les véhicules, dont le poids maximal autorisé est inférieur à 3,5 tonnes, souhaitant utiliser les autoroutes et voies rapides slovènes pendant une période limitée. Les poids lourds dont le poids excède 3,5 tonnes sont soumis aux péages.

<sup>11</sup> Article 4 du règlement sur la taxe annuelle d'utilisation des véhicules routiers <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2018-01-1036?sop=2018-01-1036>

## 2.3. La réglementation sociale

### REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

#### Durée hebdomadaire

Le Code du travail slovène fixe à 8 heures la limite du temps de travail journalier, portant ainsi à 40 heures la durée de travail hebdomadaire.

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

Tout employé sous contrat à durée indéterminée et à temps complet bénéficie de 20 jours de congés payés par an (loi sur les congés payés - *Zakon o delovnih razmerjih* – ZDR). Ceci reste un droit propre à l'employé et non pas une obligation, de sorte qu'il peut préférer travailler au lieu de prendre ses congés payés et recevoir des indemnités pour les jours de congés payés non pris.

Les employeurs slovènes doivent aussi accorder une prime de vacances aux employés dont le montant ne peut être inférieur au salaire minimum, soit 842,79 €. Ceci est souvent considéré comme un 13<sup>e</sup> mois. Le paiement de cette prime doit intervenir avant le 1<sup>er</sup> juillet de l'année sauf demande expresse de l'employeur en difficulté financière. Dans ce cas, le paiement peut être reporté au 1<sup>er</sup> novembre.

La prime de vacances est considérée comme un revenu et elle est soumise à l'impôt mais pas aux charges sociales salariales. Si le montant de la prime excède 70 % du salaire brut moyen en Slovénie du mois de référence (soit 2 mois avant le paiement de la prime), l'excédent est aussi soumis aux charges sociales. Le paiement de la prime de vacances peut être fractionné ou mensualisé selon le contrat d'entreprise en vigueur.

#### Contrats de travail

##### Généralités

Une relation de travail doit être établie sur la base d'un contrat de travail.

Les droits et obligations liés à l'exécution de travaux et l'enregistrement des régimes d'assurance sociale commencent dès la date convenue dans le contrat.

L'employeur est tenu d'inscrire le travailleur au régime de pension obligatoire, d'assurance invalidité et maladie et d'assurance chômage et de lui fournir une photocopie de cet enregistrement dans les 15 jours suivant le jour du début du travail.

Si la date de début des travaux n'est pas déterminée, la date de signature du contrat de travail fait foi.

##### Contrat de travail à durée indéterminée

Le contrat de travail est conclu pour une durée indéterminée, sauf disposition contraire. Si la durée de l'emploi n'est pas spécifiée par écrit et/ou si un contrat de travail à durée déterminée n'est pas conclu par écrit dès le début, le contrat de travail est présumé être conclu pour une durée indéterminée.

En outre, un contrat de travail doit être conclu par écrit. L'employeur doit fournir au travailleur un projet de contrat de travail écrit, généralement trois jours avant la signature envisagée du contrat, ainsi qu'un contrat de travail écrit au moment de sa conclusion.

Le contrat de travail doit contenir :

- L'indication d'une éventuelle convention collective ayant des conséquences directes sur les conditions de travail du salarié.
- Les détails sur le lieu de résidence de l'employé et l'adresse du siège de la société.
- La date du début du travail.
- Le titre exact du poste ou, dans le cas échéant, la description détaillée du poste.
- L'indication du lieu de travail. Si ce n'est pas spécifié, le salarié est censé travailler à l'adresse où la société est établie.
- La durée du contrat dans le cas où le contrat de travail est à durée déterminée. Si c'est le cas, il faut également préciser le nombre de jours de congés payés auxquels le salarié aura droit ainsi que le montant de la prime de vacances associée.
- La durée de travail hebdomadaire et les horaires de travail.
- Le planning prévisionnel de travail.
- Le montant brut de la rémunération de base et le détail des autres avantages prévus, la date et la méthode de paiement.
- La durée des congés payés, si différente de ce qui est prévu dans la loi.
- Le délai de préavis et autres droits et obligations en cas de départ du salarié.

#### Contrat de travail à durée déterminée

Un contrat de travail peut être exceptionnellement conclu pour une durée déterminée dans les cas suivants :

- Un travail de nature limitée dans le temps.
- Un remplacement d'un travailleur temporairement absent.
- Une augmentation temporaire du travail.
- Un emploi d'un étranger ou d'une personne non citoyenne à qui un permis de travail a été accordé pour une période déterminée, sauf dans le cas d'un permis de travail personnel.
- Une exécution de travail saisonnier.
- Une exécution de travaux publics et/ou participation aux mesures de politique active de l'emploi conformément à une loi.
- Une préparation ou mise en œuvre d'un travail organisé par projet.
- D'autres cas prévus par une loi et/ou une convention collective de branche.

Une convention collective de branche peut stipuler qu'un petit employeur peut conclure des contrats de travail à durée déterminée quelles que soient les restrictions mentionnées au paragraphe précédent.

#### Restrictions concernant la conclusion d'un contrat de travail à durée déterminée

Un employeur ne peut pas conclure un ou plusieurs contrats de travail à durée déterminée successifs pour le même travail et pour une durée ininterrompue supérieure à deux ans. Un contrat de travail à durée déterminée pour des raisons de passation de tâches peut être conclu pour une période maximale d'un mois.

## Contrat de travail à temps partiel

Un contrat de travail peut également être conclu pour un temps de travail inférieur au temps complet.

Un salarié qui a conclu un contrat de travail à temps partiel a les mêmes droits et obligations contractuels qu'un travailleur qui travaille à plein temps. Il exerce ces droits et obligations proportionnellement à la durée de la relation de travail.

Le travailleur a droit à un congé annuel d'une durée minimale et à un congé annuel proportionnel au temps passé dans l'entreprise.

Sauf stipulation contraire du contrat de travail, l'employeur ne peut imposer à un salarié à temps partiel un travail dépassant les heures de travail convenues.

## Résiliation du contrat de travail

Un contrat de travail est résilié :

- à l'expiration de la période pour laquelle il a été conclu,
- en cas de décès du travailleur ou de l'employeur,
- par consentement,
- par une annulation ordinaire ou extraordinaire,
- par un jugement du tribunal,
- ou dans d'autres cas prévus par la loi.

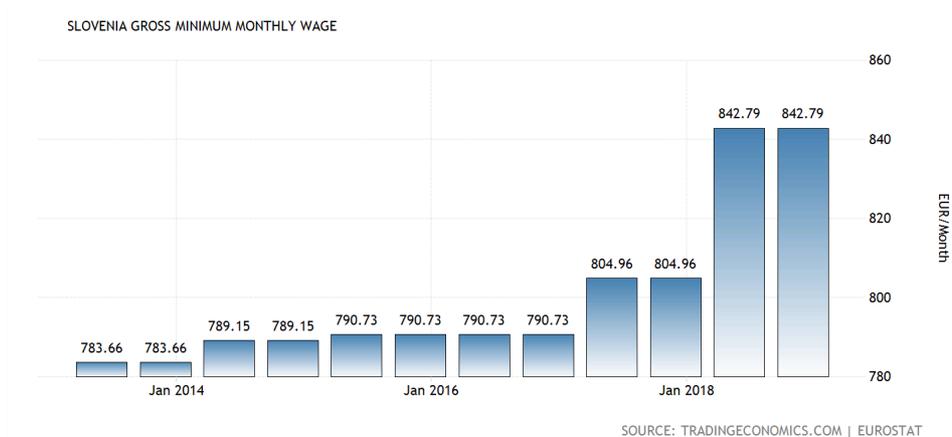
## Concertation sociale

La loi slovène (*Zakon o kolektivnih pogodbah - ZKoIP*) prévoit l'instauration de conventions collectives dans les secteurs économiques. Le site internet [www.uradni-list.si](http://www.uradni-list.si) recense les conventions collectives en vigueur dans tous les secteurs. Cependant, il n'y a pas de convention collective dans le secteur des transports en Slovénie. Les conditions de travail ainsi que les salaires sont souvent définis dans les contrats d'entreprise que les salariés acceptent en signant leur contrat de travail.

Étant donné l'état du secteur des transports et la concurrence internationale de plus en plus forte, les entreprises de transport et leurs représentants refusent toute intervention (sous forme de loi ou de convention collective) dans les affaires économiques internes de l'entreprise.

## Rémunération

Le salaire minimum établi en Slovénie s'élève à 842,79 € depuis janvier 2018, soit une augmentation de 4,7 % en un an<sup>12</sup>.



## Cotisations sociales

Comparés à l'année 2017, les taux de cotisations restent inchangés en 2018, soit 38,20 % répartis comme suit : 16,10 % part patronale et 22,10 % part salariale.

Taux de cotisations patronales et salariales au 1er janvier 2018

Cotisations	Part patronale	Part salariale	Total
Maladie	6,56%	6,36%	12,92%
Vieillesse, invalidité, décès	8,85%	15,50%	24,35%
Chômage	0,06%	0,14%	0,20%
Accidents du travail et maladies professionnelles (1)	0,53%	-	0,53%
Protection parentale	0,10%	0,10%	0,20%
<b>TOTAL</b>	<b>16,10%</b>	<b>22,10%</b>	<b>38,20%</b>

(1) la cotisation patronale est destinée au risque incapacité temporaire à la suite d'un accident de travail ou d'une maladie professionnelle. L'incapacité de longue durée est couverte par l'assurance pensions (vieillesse, invalidité, décès).

Source: Cleiss

À noter, les cotisations sont versées sur la totalité du salaire brut.

<sup>12</sup> <https://countryeconomy.com/national-minimum-wage/slovenia>

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

### Généralités<sup>13</sup>

La Slovénie applique sans transposition dans la législation nationale les règlements européens sur le temps de conduite des conducteurs (561/2006/CE) ainsi que sur le chronotachygraphe (3821/85/CE). En revanche, des lois ont été adoptées pour transposer les directives européennes sur le temps de travail des chauffeurs (2002/15/CE) et sur le chronotachygraphe numérique.

### Durée du travail

La loi sur le temps de travail des conducteurs (appelée ZDCOPMD) de 2002 transpose assez fidèlement la directive européenne 2002/15/CE.

### Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive désigne :

- le temps de conduite,
- le temps de chargement et déchargement,
- le temps de nettoyage et entretien technique,
- tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique.

Sont également incluses les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal. Sont considérées comme du temps de travail les périodes d'attente dont la durée n'était pas connue du conducteur.

La limite du temps de travail est fixée à 8 heures par jour dans le Code du travail slovène. En accord avec le règlement européen, le temps de travail autorisé pour les conducteurs est élargi. Le temps de travail étant calculé à la semaine, il est possible de travailler jusqu'à 10 heures par jour à condition de respecter une moyenne de 40 heures par semaine sur une période de 4 mois. En comptant les heures supplémentaires, rémunérées librement, la limite hebdomadaire est fixée à 48 heures sur une période de 4 mois. Les heures supplémentaires sont limitées à 8 heures par semaine, 20 heures par mois et 180 heures par année calendaire. Par conséquent, la réglementation nationale limite le temps de travail annuel à 2 020 heures. Par contre, les heures supplémentaires ne se trouvent sur aucune des fiches de paie récoltées lors des entretiens et les conducteurs conduisent souvent plus.

La durée de travail hebdomadaire peut également être allongée à 56 heures (9+9+9+9+10+10 heures sur 6 jours, suivis d'un jour de repos) à condition que la moyenne ne dépasse pas 48 heures sur une période de 4 mois.

En revanche, la loi nationale, limitant la durée maximale hebdomadaire de travail à 56 heures, prévoit une dérogation à cette règle. Si le contrat d'entreprise le prévoit, la durée de travail hebdomadaire peut être allongée à 60 heures, en accord avec les textes européens, uniquement pendant des périodes prédéfinies et si le conducteur accepte de travailler.

---

<sup>13</sup> <http://zakonodaja.gov.si> ; <http://mladipodjetnik.si> ; [www.id.gov.si](http://www.id.gov.si) ; <http://bazaznanja.racunovodja.com>

## Temps de disponibilité et temps de garde

Un **temps de garde** est prévu par la loi et désigne les temps durant lesquels le conducteur se rend disponible pour travailler à la demande de l'employeur en dehors de son temps de travail habituel.

Le **temps de disponibilité** est également prévu par la loi et il est considéré comme du temps de travail. Il recoupe tous les temps d'attente de chargement ou déchargement ou encore les temps durant lesquels un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou par train, les temps d'attente à des postes frontalières ou liés à des interdictions de circulation. Le temps de disponibilité effectué hors du temps de travail normal est considéré comme du temps de garde.

Dans les cas où le conducteur travaille en vertu d'un contrat de travail par mission, le temps de disponibilité est considéré comme du temps de travail dans la limite de 8 heures journalière et ensuite comme du temps de garde. Toutefois, d'après les entretiens auprès des conducteurs, il semble que le temps de disponibilité n'est pas recensé et n'est donc pas payé.

## Pauses et repos

L'employeur doit prévoir des pauses de 45 minutes par tranche de conduite de 4,5 heures sur une journée de 24 heures.

Les temps de repos journalier ininterrompu sont de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaire ininterrompu de 35 heures.

Les temps de repos journalier ininterrompu peuvent être effectués dans le véhicule si celui-ci est à l'arrêt et s'il dispose d'un endroit pour dormir.

## Autres dispositions

Selon l'article 149 de la « loi sur les relations d'emploi » (Zakon o delovnih razmerjih – ZDR), tout travail effectué entre 23 h et 6 h est considéré comme du travail de nuit. Dans le cas où le conducteur conduit pendant 8 heures d'affilée pendant la nuit entre 22 h et 7 h, le travail du jour suivant est aussi considéré comme du travail de nuit.

L'article 150 de la même loi définit un travailleur de nuit comme suit :

- travailleur qui travaille régulièrement au moins 3 heures dans la période nocturne,
- travailleur qui réalise un tiers de son temps de travail annuel dans la période nocturne,
- temps maximum de conduite sans interruption et temps de repos.

Le règlement européen 561/2006 sur le temps de conduite et de repos des conducteurs s'applique directement sans transposition dans le droit national.

### ČAS VOŽNJE DRIVING TIME

1 DAN / 1 DAY: NAJVEČ 9 ur / MAX 9 h

1 TEDEN / 1 WEEK: NAJVEČ 56 ur / MAX 56 h  
9 ur/h, 9 ur/h, 9 ur/h, 9 ur/h, 10 ur/h, 10 ur/h, 0

2 TEDNA / 2 WEEKS: NAJVEČ 90 ur / MAX 90 h  
90 ur/h = 56 ur/h + 34 ur/h

### ODMOR / BREAK

Vožnja 4,5 ur / Drive 4,5 h → Odmor 45 min. / Break 45 min. → Vožnja 4,5 ur / Drive 4,5 h

Vožnja 4,5 ur / Drive 4,5 h → Odmor 45 min. / Break 45 min. → Odmor 15 min. / Break 15 min. → Odmor 30 min. / Break 30 min.

### VOZNIKI TOVORNIH VOZIL, POZOR! TRUCK DRIVERS, BE AWARE

ZASPANOST MED VOŽNJO JE TEŽAVA, S KATERO SE SOOČA 50 % VOZNIKOV TOVORNIH VOZIL NA DOLGIH PROGAH. THAT DRIVER SLEEPINESS IS A PROBLEM WITH 50 % OF TRUCK DRIVERS ON LONG ROUTES.

Zakonodajna na območju EU določa obveznosti voznikov tovornih vozil: EU regulations for truck drivers: Uradni list EU, uredbi št. 561/2006 in 3821/85 EU Official Journal, Regulations no. 561/2006 and 3821/85

#### Dnevni počitek / Daily rest period

najmanj 11 ur / min 11 hrs + 3 ure/3 hrs + 9 ur/9 hrs

#### 1 TEDEN / 1 WEEK

9 ur / 9 hrs, 9 ur / 9 hrs, 9 ur / 9 hrs, 11 ur / 11 hrs

#### Tedenski počitek / Weekly rest period

1 TEDEN / 1 WEEK: 45 ur / 45 hrs  
2 TEDNA / 2 WEEKS: skrajšan / reduced 24 ur / 24 hrs, 45 ur / 45 hrs  
3 TEDNI / 3 WEEKS: skrajšan / reduced 24 ur / 24 hrs, 45 ur / 45 hrs

21 ur / 21 hrs



### PREDPISANE GLOBE / PENALTIES

1. VOZNIKI/DRIVERS: od/min 40 € do/max € 600
2. PODJETJE/COMPANY: od/min € 800 do/max € 2,000
3. ODGOVORNA OSEBA/RESPONSIBLE PERSON: € 300

### OBVEZNOSTI VOZNIKOV: DRIVERS' OBLIGATIONS:

- tahografski vložki za tekoči dan in prethodnih 28 dni in voznikova kartica (tachograph charts for the current day and the previous 28 days, and driver card)
- potrdilo o dejavnosti za čas odsotnosti z dela (record of any periods of activity other than work)
- uporaba preklonpnih mehanizmov (use of switch)



vožnja/driving time  
druga dela/other work



odmor/rest period  
pripravljenost/availability

### Policajska kontrola/Police inspection

## Indemnités de déplacement

La loi prévoit les montants suivants pour les déplacements en Slovénie :

- Indemnités de déplacement d'une durée de 12 à 24 heures : 21,39 € ou 19,25 € si le petit-déjeuner est déjà inclus dans l'hébergement.
- Indemnités de déplacement d'une durée de 8 à 12 heures : 10,68 € ou 9,08 € si le petit-déjeuner est déjà inclus dans l'hébergement.
- Indemnités de déplacement d'une durée de 6 à 8 heures : 7,45 €.

Dans le cas des déplacements à l'étranger :

- Si le déplacement ne dure que 6 à 8 heures, uniquement 25 % du montant de l'indemnité de déplacement journalière prévue pour le pays n'est soumis ni à l'impôt ni aux charges sociales.
- Si le déplacement dure de 8 à 14 heures, le montant correspondant à 75 % de l'indemnité journalière n'est soumis ni à l'impôt ni aux charges.
- Si le déplacement dure entre 14 et 24 heures, l'indemnité de déplacement totale pour une journée complète n'est soumise ni à l'impôt ni aux charges.

L'article 51, paragraphe 12 du décret sur les niveaux de remboursement des dépenses relatives au travail du 7 juillet 2012 fixe les indemnités de déplacement journalières pour chaque pays. À titre d'exemple, les indemnités de déplacement s'élèvent à 44 €/24h dans la plupart des pays à l'Ouest de l'Europe et 32 €/24h dans les pays à l'Est.

Indemnités de déplacement par pays en vigueur depuis le 7 juillet 2012						
Pays/ville	Durée	Entre 14 et 24 heures		Entre 10 et 14 heures		Entre 6 et 8 heures
		avec petit-déjeuner	sans petit-déjeuner	avec petit-déjeuner	sans petit-déjeuner	
Albanie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Allemagne	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Andorre	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Arménie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Australie	\$	48,00	43,20	36,00	30,60	12,00
Autriche	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Azerbaïdjan	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Bélarus	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Belgique	€	50,00	45,00	37,50	31,87	12,50
Bosnie-Herzégovine	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Bulgarie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Canada	\$	48,00	43,20	36,00	30,60	12,00
Croatie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Danemark	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Estonie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Finlande	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
France	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Géorgie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Grèce	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Hong Kong	\$	56,00	50,40	42,00	35,70	14,00
Hongrie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Islande	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Irlande	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Italie	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Japon	\$	80,00	72,00	60,00	51,00	20,00
Lettonie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Liechtenstein	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Lituanie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Luxembourg	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Macédoine	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Malte	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Moldavie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Monaco	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Monténégro	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Moscou	€	64,00	57,60	48,00	40,80	16,00
Norvège	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Pays-Bas	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Pologne	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Portugal	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
République tchèque	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Roumanie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Royaume-Uni	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Russie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Saint Marin	€	23,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Saint Petersburg	€	64,00	57,60	48,00	40,80	16,00
Serbie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Slovaquie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Suède	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Suisse	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Turquie	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
Ukraine	€	32,00	28,80	24,00	20,40	8,00
USA	\$	48,00	43,20	36,00	30,60	12,00
Vatican	€	44,00	39,60	33,00	28,05	11,00
Autres pays	\$	40,00	36,00	30,00	25,50	10,00

Source : www.saop.si;

## 2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

### CONTROLES

C'est l'inspection de transport routier de l'Inspection des transports de la République de Slovénie (*Inšpektorat Republike Slovenije za promet*) qui organise les contrôles sur les routes ou au siège de l'entreprise suivant un plan annuel prévu par avance par le ministère des Transports en accord avec les demandes de l'Union européenne. Lors des inspections, la Police, les Douanes, l'Administration vétérinaire de la République de Slovénie ou les techniciens de la société Cestel (producteur de systèmes de pesage pour PL) peuvent être également présents.

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

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

Cette partie de l'étude, réalisée à cheval entre 2017 et 2018, présente les conditions économiques et sociales de l'année en cours.

Pour la réalisation de cette partie, 12 entreprises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, principalement à l'international, ont été interrogées lors d'entretiens en face à face avec leurs responsables sur leur lieu de travail. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Nombre de conducteurs	Principaux marchés	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	4	4	Italie, Slovaquie, Hongrie, Croatie	435 000 €
Entreprise 2	51	50	Italie, Autriche, Allemagne	5 460 320 €
Entreprise 3	4	4	Autriche Allemagne	329 000 €
Entreprise 4	8	8	France, Espagne	886 000 €
Entreprise 5	14	13	France, Belgique	1 400 000 €
Entreprise 6	1	1	Italie	95 000 €
Entreprise 7	3	3	Italie	320 000 €
Entreprise 8	24	26	Italie, Slovaquie, Suisse	3 200 000 €
Entreprise 9	25	26	Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque	2 845 000 €
Entreprise 10	4	4	Allemagne, Pologne, Pays-Bas	400 000 €
Entreprise 11	12	12	France, Pays-Bas, Portugal	1 540 000 €
Entreprise 12	65	71	Royaume-Uni, Italie, Benelux	8 430 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international effectuant des opérations en grande partie en Italie, Autriche, Allemagne et France, principaux partenaires économiques de la Slovénie.

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

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

Le transport routier de marchandises en Slovénie est largement internationalisé en raison de la petite taille du pays et de son économie très orientée vers les exportations. En réalité, aucune entreprise de TRM n'a déclaré avoir une activité conséquente de transport national ou régional ou isoler cette activité au sein d'une division interne.

Les entreprises de TRM sont généralement concentrées sur la seule activité de transport routier et sous-investissent dans l'entreposage et la logistique. En réalité, leur plus grand marché est l'Italie et les chefs d'entreprise assument pleinement leur rôle de sous-traitants des grandes entreprises italiennes transporteurs ou organisateurs des transports. La plupart des entreprises italiennes organisent elles-mêmes leurs activités logistiques qui dégageraient une valeur ajoutée plus importante que le transport qu'elles sous-traitent.

Après avoir mis l'Italie en première place, les entrepreneurs slovènes déclarent avoir une activité soutenue en Autriche, en Allemagne et dans une moindre mesure en France et au Benelux.

## VEHICULES

Les véhicules sont exploités de façon intensive par les entreprises slovènes. Le kilométrage annuel peut parfois dépasser les 150 000 km. Le kilométrage annuel d'un véhicule se situe entre 120 000 et 145 000 km. Ainsi, le nombre de jours d'exploitation est fonction du kilométrage et peut fortement varier.

En référentiel, un kilométrage de près de 130 500 km et une durée d'exploitation annuelle de plus de 249 jours seront retenus pour les calculs. Il est important de noter que la notion de « jours d'exploitation » n'est pas toujours bien comprise ou souvent mal interprétée par les entreprises visitées. Ainsi, le chiffrage ci-dessus est une estimation propre au CNR.

La durée de conservation des véhicules dépend surtout de la taille de l'entreprise. Les véhicules sont dans la plupart des cas détenus en crédit-bail de 48 mois avec un acompte de 10 % à 30 % au début du contrat. Puis, ils sont achetés et gardés pour une durée de 3 ans supplémentaires.

## CARBURANT

La consommation de carburant a sensiblement baissé depuis l'étude du CNR en 2013, du fait principalement de la présence plus importante d'Euro VI dans la flotte des entreprises slovènes, mais aussi de la diversification des principaux marchés des entreprises interrogées. La plupart des transporteurs déclarent ainsi avoir une consommation allant de 27 à 34 litres aux 100 km. D'après les calculs du CNR, la consommation à retenir est de 30 litres aux 100 km. Pour mémoire, une consommation de 35,7 litres aux 100 km avait été considérée en 2013. La moyenne des prix du carburant en Slovénie pour l'année 2018 issue des publications de la Commission européenne est de 1,0503 €/litre avant la récupération partielle des droits d'accises, soit près de 0,9876 €/litre net après récupération partielle des accises et hors TVA.

## MAINTENANCE & ENTRETIEN

En matière d'entretien-réparations, les pratiques sont très variables. Les grandes entreprises achetant leurs véhicules en leasing négocient également un contrat d'entretien chez le constructeur pendant la durée du leasing. Peu de transporteurs ont un atelier intégré. Certains profitent des prix d'entretien bas dans d'autres pays de l'ex-Yougoslavie, notamment en Croatie. Au niveau de la comptabilité, on trouve également des pratiques qui intègrent le coût des pneumatiques dans ce poste.

Ainsi, l'estimation de ce poste de coût reste très subjective et est fixée à « dire d'expert ». En conclusion, un coût moyen de 4 950 €/an peut être retenu pour le poste de coût entretien-réparations d'un ensemble 40 tonnes qui ne bénéficie pas d'un contrat d'entretien ni d'un atelier intégré.

## PNEUMATIQUES

Les entreprises intègrent souvent le coût du montage dans les coûts d'entretien du véhicule et le rechapage dans les achats de services faisant partie des coûts de structure. Les semi-remorques bénéficiant souvent des pneus de traction usés ou rechapés n'auraient comptablement pas de coût de pneumatiques.

D'après les entretiens et les calculs internes, l'estimation du CNR pour le coût d'achat de pneumatiques pour un ensemble serait en moyenne de 4 000 €/an, soit 3,06 centimes d'euro au kilomètre.

## FINANCEMENT DES VEHICULES

Étant donné qu'il n'y a pas de distinction entre le marché domestique et le marché international au niveau du pavillon slovène, l'achat des véhicules est fortement influencé par la recherche d'économies de péage liées à la classe Euro sur les principaux marchés du pavillon. Ainsi, une grande partie des véhicules exploités est à la dernière norme Euro, à savoir Euro VI, à hauteur de plus de 80 %.

Deux modes de financement, le leasing et le prêt bancaire, sont souvent utilisés. Une progression importante du leasing a été observée depuis la dernière étude du CNR. En outre, plusieurs entreprises ont déclaré financer elles-mêmes leurs véhicules, une pratique différente de celle observée en 2013, où très peu d'entreprises pratiquaient l'autofinancement.

Le leasing semble ainsi être le mode de financement privilégié par les entreprises slovènes. Dans le cas d'un financement en leasing, la durée de contrat est généralement de 48 mois. Un apport de 10 à 30 % est demandé en début de leasing. En revanche, les taux d'intérêt utilisés pour le calcul de leasing sont inférieurs aux taux bancaires. Il existerait souvent des offres à 1 % de taux d'intérêt.

Quel que soit le mode de financement, les tracteurs routiers sont exploités pendant 6 à 8 ans, avec une moyenne de 6,4 ans. La durée de conservation des semi-remorques varierait entre 12 et 16 ans selon leurs marques et caractéristiques.

Selon les transporteurs, le prix d'achat moyen d'un tracteur Euro VI se situerait aux alentours de 83 000 €. Une fourchette de prix de 22 000 à 26 000 € a été observée pour les semi-remorques.

La valeur résiduelle d'un tracteur à la revente est variable, comprise entre 6 000 € et 22 000 €, avec une concentration autour de 10 000 € pour les véhicules qui sont actuellement en vente sur le marché de l'occasion.

## PEAGES

Lors des entretiens, les transporteurs ont indiqué des coûts de péage très variés suivant le pays principal dont ils utilisent les autoroutes. Pour les entreprises ayant comme marché principal l'Italie, le coût des péages serait entre 16 000 € et 18 000 € par an et par véhicule. L'utilisation fréquente des autoroutes suisses et des tunnels alpins augmenterait le coût jusqu'à 24 000 € par an. A contrario, l'utilisation systématique des routes nationales en France ou en Allemagne diminuerait le coût de péages à près de 7 000 € - 8 000 € par an pour certaines entreprises spécialisées sur ces deux marchés.

En conclusion, selon les calculs du CNR, un coût de péages de 13 900 € peut être considéré comme réaliste si on prend en compte le cas d'une entreprise théorique effectuant 35 % de son kilométrage en Italie, 20 % en Allemagne, 20 % en France, 15 % en Autriche et le 10 % restant en Slovénie et dans d'autres pays européens.

## ASSURANCES

Les assurances en Slovénie seraient relativement bon marché. En réalité, elles se situent entre 1 200 € et 4 200 € pour un ensemble articulé. Une concentration autour de 3 000 € pour un ensemble semble bien refléter le niveau de tarif actuel.

## TAXE A L'ESSIEU

Il n'y a pas de taxe à l'essieu en Slovénie. En revanche, les autoroutes sont payantes et obligatoires pour les PL. Les transporteurs slovènes doivent ainsi s'acquitter de la taxe routière dont les modalités ont été données page 22.

### 3.3. OBSERVATION DES COÛTS D'UN PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et le niveau de rémunération des conducteurs en Slovénie ont été observés 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 Autriche et en Hongrie.

La seconde phase consiste en l'interrogation d'une vingtaine de conducteurs volontaires pendant leur pause sur leurs conditions de travail et leur rémunération. Cette sous-partie propose donc une vision globale de ce segment du marché du travail, observé des deux côtés des co-contractants.

## CONDITIONS DE TRAVAIL

### Volume d'activité et kilométrage

Les conducteurs slovènes ont droit à 4 semaines de congés payés, soit le minimum européen. Pour la plupart, ils déclarent prendre la totalité de leurs congés payés.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 233 jours par an, réalisant entre 89 000 km et 147 000 km avec une concentration autour des 122 000 km.

Le planning type pour un conducteur slovène se composerait d'un retour à la base une à trois fois par mois avec une concentration autour de 2 week-ends par mois. Ainsi, les conducteurs slovènes partiraient deux semaines en tournée suivies d'un retour à la base le week-end.

### Heures de conduite et de travail

La notion d'heure de travail est souvent confondue avec les heures de conduite, notamment dans le cas des conducteurs dont la rémunération est basée sur leur productivité kilométrique. Une spécificité slovène parmi les pavillons dits « de l'Est », les heures de conduite d'une moyenne de 1 879 heures ne sont pas maximisées par rapport à la réglementation européenne. La vitesse moyenne de conduite moins élevée que pour certains pavillons voisins due à la topographie difficile des principaux marchés (la traversée des Alpes) semble avoir un effet sur le kilométrage et le temps de conduite des conducteurs. A cela s'ajoutent les revendications des conducteurs slovènes pour des retours plus fréquents à la base.

## REMUNERATION

### Point de vue de l'entreprise

Le salaire minimum d'un conducteur slovène était de 804,96 euros brut fin 2017 lors de la réalisation de certains entretiens. La plupart des entreprises slovènes déclarent rémunérer leurs conducteurs à hauteur de 840 à 900 euros brut, soit un salaire proche du salaire minimum slovène. Certaines d'entre elles, cependant, déclarent rémunérer davantage leurs conducteurs, entre 1 000 et 1 200 euros brut par mois.

Le montant du salaire minimum slovène a été revu à la hausse début 2018, ce qui n'impacte pas la pertinence des salaires recueillis lors des entretiens fin 2017.

Un salaire de 900 € brut par mois, incluant quelques petites primes sur le mérite ou l'ancienneté, sera retenu dans les calculs. L'octroi d'une prime de vacances de près de 850 € par an est souvent observé dans les grandes entreprises.

La rémunération totale des conducteurs est complétée par les indemnités de déplacement calculées suivant le nombre de jours passés à l'étranger et la destination. Une indemnité journalière moyenne de 44 €/jour a été observée au cours des entretiens. Ceci porterait le montant des indemnités à 1 012 €/mois, soit 44 euros sur 23 jours de déplacement, dimanches compris, pour un mois de pleine activité avec deux retours à la base.

### Point de vue des conducteurs

Deux modes de calcul des salaires ont été observés au cours des entretiens auprès des conducteurs slovènes :

- Certains déclarent être payés sur la base d'un salaire fixe complété d'indemnités de déplacement définies suivant le pays de destination.

- D'autres déclarent recevoir un salaire fixe complété par une part variable proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus, avec un taux compris entre 9 et 12 centimes d'euros du kilomètre. Une concentration est observée autour de 9 centimes d'euro par kilomètre.

## PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SLOVENE AFFECTE A L'INTERNATIONAL

Profil Type - Conducteur slovène- 2018	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur international de longue distance</li> <li>- Près de 5 à 6 nuitées par semaine</li> <li>- Retour à la base à raison de 2 week-ends par mois, en moyenne pour un total de 6 à 7 jours par mois</li> <li>- Salaire brut fixe proche du salaire minimum en vigueur, autour de 900€/mois</li> <li>- D'éventuelles primes pour la bonne conduite, ou recherche de fret, versées en général pendant la période de congés payés pour compenser une partie de la baisse du revenu du conducteur</li> <li>- Deux méthodes utilisées pour calculer la part variable des salaires :               <ol style="list-style-type: none"> <li>1) paiement au kilomètre de l'ordre de 9 centimes d'euro</li> <li>2) indemnités journalières sans tenir compte du kilométrage</li> </ol> </li> <li>- Productivité élevée, plus de 170 heures de conduite par mois (sur 11 mois) mais moins que dans d'autres pays à l'Est de l'UE</li> <li>- Congés payés annuels pris en totalité</li> <li>- Une prime de vacances est généralement versée. Elle ne peut être inférieure au salaire minimum national et est souvent considérée comme un 13e mois.</li> </ul>
Kilométrage annuel réalisé	122 000 km
Nombre de jours de travail par an	233
Nombre de semaines d'activité par an	44
Nombre d'heures de conduite par an	1 879
Coût annuel pour l'employeur en €	24 646,04 €
Coût horaire de conduite en €	13,12 €
Coût kilométrique en €	0,20 €

RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES

<b>Recomposition du coût d'un conducteur slovène en 2018</b>			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
<b>EMPLOYEUR</b>		<b>SALARIE</b>	
<b>Salaire Brut</b>	<b>970,00 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	<b>970,00 €</b>
Salaire brut fixe	850,00 €	Salaire brut fixe	850,00 €
Prime vacances annuelle (mensualisée)	70,00 €	Prime vacances annuelle (mensualisée)	70,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	50,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	50,00 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>156,17 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>198,90 €</b>
Maladie	63,63 €	Maladie	57,24 €
Vieillesse, invalidité, décès	85,85 €	Vieillesse, invalidité, décès	139,50 €
Chômage	0,58 €	Chômage	1,26 €
Accidents du travail et maladies professionnelles	5,14 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	
Protection parentale	0,97 €	Protection parentale	0,90 €
		<b>Salaire net avant impôt</b>	<b>771,10 €</b>
		Impôt sur le revenu	76,87 €
<b>Salaire brut chargé</b>	<b>1 126,17 €</b>	<b>Salaire net d'impôt</b>	<b>694,23 €</b>
<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)</b>	<b>1 012,00 €</b>	<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)</b>	<b>1 012,00 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité</b>	<b>2 138,17 €</b>	<b>Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité</b>	<b>1 706,23 €</b>
Salaire brut fixe + primes * 12 mois	11 640,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois	11 640,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois	1 874,04 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois	3 309,24 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	13 514,04 €	Revenu fixe * 12 mois	8 330,76 €
Indemnités * 11 mois	11 132,00 €	Indemnités * 11 mois	11 132,00 €
<b>Coût total annuel</b>	<b>24 646,04 €</b>	<b>Revenu net d'impôt annuel</b>	<b>19 462,76 €</b>
<i>Calcul réel de la rémunération nette complète basée sur une prime kilométrique</i>			
<b>Pratique la plus répandue</b>			<b>Occurrence</b>
Taux kilométrique		0,09 €	
Kilométrage mensuel moyen pendant 11 mois de travail effectif		11 091 km	11 mois
Complément de rémunération nette basée sur le kilométrage		998,18 €	11 mois
Rémunération nette d'impôt pour un mois de non activité		694,23 €	12 mois
<b>Revenu net annuel du conducteur</b>		<b>19 310,74 €</b>	

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

<b>Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2018</b>		
	unité	<b>Slovénie</b> <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	130 540
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	250
Ratio semi-remorque/tracteur		1,07
Coût d'un conducteur	€/an	24 646
Ratio conducteur/tracteur		1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 268
Consommation moyenne aux 100 km	litres	30,0
coût unitaire du carburant, moyenne 2018	€/litre	0,9876
Coût du carburant	€/an	38 702
Pneumatiques	€/an	4 000
Entretien-réparations	€/an	4 950
Péages et vignette	€/an	13 900
Assurance (véhicule)	€/an	3 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	0
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>105 191</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,806

Source : études CNR Europe

## 4. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles slovènes et européennes :

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

Ministères slovènes : <http://zakonodaja.gov.si> ; [www.id.gov.si](http://www.id.gov.si) ;

Texte de loi: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2018-01-1036?sop=2018-01-1036>

Autres sources :

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cn/Documents/international-business-support/deloitte-cn-ibs-slovenia-int-tax-en-2017.pdf>

<https://www.tvaintracommunautaire.com/pays/slovenie/>

<https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/slovenie/entreprise-formes>

<https://www.investslovenia.org/business-environment/infrastructure-utilities/transport-infrastructure/>

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/Pays/slovenie>

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/Pays/slovenie>

<http://www.oecd.org/economy/slovenia-economic-forecast-summary.htm>

<https://countryeconomy.com/national-minimum-wage/slovenia>