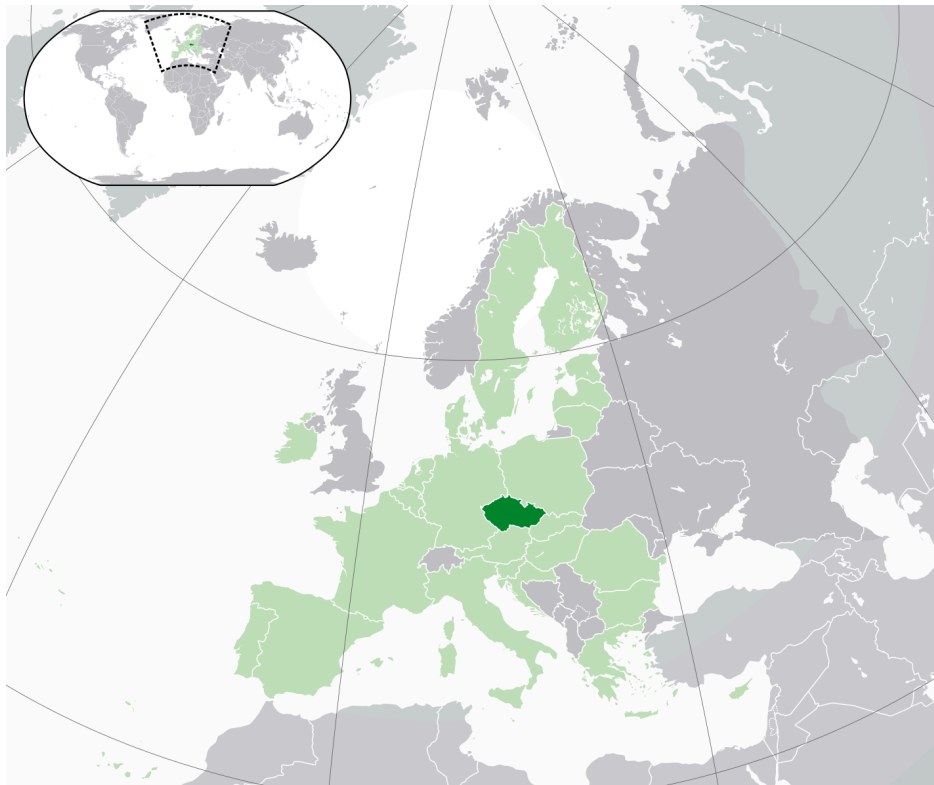




Comité National Routier



Le transport routier de marchandises tchèque en 2019



Comité national routier

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

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises tchèque en 2019

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM tchèque publiée en 2015, cette étude menée en 2019 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Le cours de change utilisé pour cette étude est celui de la Banque Centrale Tchèque représentant la moyenne de l'année 2019, soit 1 € = 25,672 CZK

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

RESUME

Dans le domaine du TRM, comme dans beaucoup d'autres secteurs, la Tchéquie semble se rapprocher de la sphère économique de son grand voisin allemand, en se détachant du modèle des économies de l'Est européen.

En quelques années, le TRM tchèque change de vitesse et atteint un degré de maturité qu'on observe habituellement dans les pays de l'UE15. Contrairement à ses voisins slovaque, hongrois ou polonais, la spécialisation à l'international n'est plus la règle en Tchéquie. Son activité nationale occupe une place de plus en plus importante tandis que son activité internationale baisse considérablement. Depuis son apogée en 2013, constatée lors de la réalisation de la précédente étude du CNR en 2014, le TRM tchèque a perdu près de 60 % de son activité internationale.

Au niveau social, les pressions sur les salaires se font sentir et les conducteurs routiers n'hésitent pas à revendiquer des conditions de travail de plus en plus confortables avec des retours à la base fréquents. Ainsi, le coût du conducteur augmente de 35 % en 5 ans, pour se rapprocher du niveau d'un conducteur portugais ou espagnol. A 26 444 € par an, le coût annuel d'un conducteur se situe au-dessus de la moyenne des nouveaux États membres de la région.

Un autre poste de coût important, la détention de véhicule, se rapproche des standards de l'Ouest suite aux campagnes de renouvellement des flottes. Par conséquent, les nouveaux véhicules plus efficaces réduisent la facture du carburant grâce à une baisse de la consommation de 13 % en cinq ans.

Au final, le pavillon tchèque arrive tout de même à maîtriser ses coûts. Le prix de revient, hors coût de structure, d'un poids lourd tchèque 40 tonnes à l'international est de 0,85 € au kilomètre en 2019, contre 0,82 € en 2014. L'inflation est donc contenue à +3,7 % sur cinq ans, soit 0,72 %/an.

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES TCHEQUE	9
1.1. LE TRM TCHEQUE EN 2018 - DONNEES CLES	9
STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON TCHEQUE EN 2018	9
EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON TCHEQUE	9
CABOTAGE	10
1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM TCHEQUE	10
RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM	10
RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	12
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL TCHEQUE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	16
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	16
VEHICULES	17
CARBURANT	17
ENTRETIEN & REPARATIONS	18
PNEUMATIQUES	18
PEAGES	18
ASSURANCES	19
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	19
COUTS DE STRUCTURE	19
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	19
CONDITIONS DE TRAVAIL	19
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	20
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT TCHEQUE AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	21
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	22
3. BIBLIOGRAPHIE	23
Sources institutionnelles	23
Diverses sources pratiques	23
Organisations professionnelles	23
4. ANNEXES	23

1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES TCHEQUE

1.1. LE TRM TCHEQUE EN 2018 - DONNEES CLES

STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON TCHEQUE EN 2018

Structure du TRM sous pavillon tchèque en 2018

2018	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	million t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	479 235	41 073	100,0%	86	3 598
Transport national	445 324	23 543	57,3%	53	2 329
Transport international	33 911	17 530	42,7%	517	1 269
<i>dont transport international marchandises chargées en Tchéquie</i>	17 077	8 008	19,5%	469	601
<i>dont transport international marchandises déchargées en Tchéquie</i>	12 561	6 964	17,0%	554	491
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	2 590	2 094	5,1%	808	144
<i>dont cabotage</i>	1 683	464	1,1%	276	33

Source : Eurostat

Contrairement à ses voisins polonais, slovaque ou encore hongrois, l'activité totale du pavillon tchèque est moins dépendante de l'international. Ce dernier n'occupe « que » 42,7 % de l'activité totale, chiffre à comparer avec les 81,8 % en Slovaquie, 65,8 % en Hongrie et 63,7 % en Pologne. Dans l'activité internationale, la part du transport entre pays tiers est également en retrait par rapport à d'autres pays de la zone. En termes de kilométrage, le transport national reflète la taille réduite du territoire avec une moyenne de 53 km par relation. Le TRM international affiche une moyenne de 517 km par relation. En effet, l'étroite collaboration de l'économie tchèque avec l'économie allemande et la robustesse de la demande nationale se traduisent assez fidèlement dans les statistiques du TRM.

EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON TCHEQUE

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

En millions de t-km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
TOTAL	50 877	44 955	51 832	54 830	51 228	54 893	54 092	58 715	50 315	44 274	41 073	-2,12%
Transport national	15 748	13 480	14 762	14 985	14 403	15 392	16 813	21 184	22 304	21 899	23 543	4,10%
Transport international	35 129	31 474	37 070	39 845	36 825	39 500	37 279	37 531	28 010	22 374	17 530	-6,72%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

L'activité nationale du pavillon tchèque progresse régulièrement avec un taux soutenu de plus de 4 % par an depuis la crise économique de 2008. En revanche, en ce qui concerne le transport international, le pavillon souffre d'une perte de part de marché, notamment liée à la hausse de ses

coûts et au manque de conducteurs. Ainsi, cette activité est passée de plus de 35 000 Ms t.km en 2008 à 17 500 Ms t.km en 2018. En d'autres termes, elle a été divisée par deux en 10 ans.

CABOTAGE

Le cabotage en Tchéquie

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM
Cabotage en Tchéquie	75	71	171	84	85	63	96	310	193	181	199	10,30%
Taux de pénétration du cabotage*	0,47%	0,52%	1,15%	0,56%	0,59%	0,41%	0,57%	1,44%	0,86%	0,82%	0,84%	-
Part de marché du cabotage**	0,61%	0,67%	1,44%	0,71%	0,74%	0,52%	0,71%	1,82%	1,09%	1,06%	1,07%	-

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)

La Tchéquie reste un pays relativement fermé aux transporteurs étrangers. Ainsi, le cabotage étranger sur le territoire ne représente que 1 % de part de marché et le taux pénétration du cabotage diminue depuis son pic en 2015.

Le cabotage sous pavillon tchèque dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
Cabotage sous pavillon tchèque	293	364	545	937	1 219	1 344	1 371	1 148	986	614	464	4,68%
<i>en Allemagne</i>	124	236	328	630	769	898	854	664	635	427	317	9,86%
<i>en France</i>	58	nd	71	60	120	135	157	125	143	63	44	-2,88%
Part du cabotage dans le transport tchèque en pourcentage (%)	0,58	0,81	1,05	1,71	2,38	2,45	2,53	1,96	1,96	1,39	1,13	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage sous pavillon tchèque représente 1,1 % de l'activité du pavillon en 2018. Le cabotage du pavillon tchèque recule rapidement après avoir connu son apogée en 2014. Depuis, il a été divisé par 3. L'Allemagne reste le principal pays caboté par le pavillon tchèque, suivi par la France. Pour les deux pays les plus cabotés par le pavillon tchèque, la tendance est similaire, soit un pic d'activité en 2013-2014 et une rechute importante depuis cette date. Au final, le cabotage du pavillon tchèque en France se trouve en dessous de son niveau de 2008. En Europe, la Tchéquie se classe 17^e, loin derrière ses voisins, mais devant la France (19^e).

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

RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM

Taxe à l'essieu

Le calcul et le mode de collecte de la taxe à l'essieu en République tchèque n'ont pas changé depuis l'indépendance du pays en 1993. Seuls les montants de la taxe ont été modifiés plusieurs fois, la dernière modification datant de 2014. Ainsi, les informations disponibles dans l'étude 2014, publiée en 2015 sur le TRM tchèque, restent valables.

Pour rappel, tous les véhicules professionnels (voitures de fonction) et utilitaires sont soumis au paiement d'une taxe annuelle, appelée « taxe routière sur les véhicules à moteur ».

Pour les véhicules utilitaires, le montant de la taxe est fonction du nombre d'essieux et du PTAC du véhicule complet (tracteur + remorque). Il est de 1 717,82 €/an pour un PL 5 essieux de 40T.

La taxe est payée en 4 fois dans l'année, selon le calendrier suivant :

- Déclaration pour l'année précédente au 31 janvier et paiement du solde,
- Premier acompte pour l'année en cours au 15 avril,
- Deuxième acompte pour l'année en cours au 15 juillet,
- Troisième acompte pour l'année en cours au 15 octobre,
- Acompte pour les mois d'octobre et de novembre au 15 décembre.

Le tableau suivant détaille les montants de la taxe à l'essieu en CZK et en euro (révisé) :

Taxe à l'essieu en Tchéquie en 2019			
Nombre d'essieux	PTAC	Montant en CZK	Montant en Euros
1 essieu	jusqu'à 1 tonne	1 800,00 CZK	70,12 €
	de 1 à 2 tonnes	2 700,00 CZK	105,17 €
	de 2 à 3,5 tonnes	3 900,00 CZK	151,92 €
	de 3,5 à 5 tonnes	5 400,00 CZK	210,35 €
	de 5 à 6,5 tonnes	6 900,00 CZK	268,78 €
	de 6,5 à 8 tonnes	8 400,00 CZK	327,20 €
	plus de 8 tonnes	9 600,00 CZK	373,95 €
2 essieux	jusqu'à 1 tonne	1 800,00 CZK	70,12 €
	de 1 à 2 tonnes	2 400,00 CZK	93,49 €
	de 2 à 3,5 tonnes	3 600,00 CZK	140,23 €
	de 3,5 à 5 tonnes	4 800,00 CZK	186,97 €
	de 5 à 6,5 tonnes	6 000,00 CZK	233,72 €
	de 6,5 à 8 tonnes	7 200,00 CZK	280,46 €
	de 8 à 9,5 tonnes	8 400,00 CZK	327,20 €
	de 9,5 à 11 tonnes	9 600,00 CZK	373,95 €
	de 11 à 12 tonnes	10 800,00 CZK	420,69 €
	de 12 à 13 tonnes	12 600,00 CZK	490,81 €
	de 13 à 14 tonnes	14 700,00 CZK	572,61 €
	de 14 à 15 tonnes	16 500,00 CZK	642,72 €
	de 15 à 18 tonnes	23 700,00 CZK	923,18 €
	de 18 à 21 tonnes	29 100,00 CZK	1 133,53 €
de 21 à 24 tonnes	35 100,00 CZK	1 367,25 €	
de 24 à 27 tonnes	40 500,00 CZK	1 577,59 €	
plus de 27 tonnes	46 200,00 CZK	1 799,63 €	
3 essieux	jusqu'à 1 tonne	1 800,00 CZK	70,12 €
	de 1 à 3,5 tonnes	2 400,00 CZK	93,49 €
	de 3,5 à 6 tonnes	3 600,00 CZK	140,23 €
	de 6 à 8,5 tonnes	6 000,00 CZK	233,72 €
	de 8,5 à 11 tonnes	7 200,00 CZK	280,46 €
	de 11 à 13 tonnes	8 400,00 CZK	327,20 €
	de 13 à 15 tonnes	10 500,00 CZK	409,01 €
	de 15 à 17 tonnes	13 200,00 CZK	514,18 €
	de 17 à 19 tonnes	15 900,00 CZK	619,35 €
	de 19 à 21 tonnes	17 400,00 CZK	677,78 €
	de 21 à 23 tonnes	21 300,00 CZK	829,70 €
	de 23 à 26 tonnes	27 300,00 CZK	1 063,42 €
	de 26 à 31 tonnes	36 600,00 CZK	1 425,68 €
de 31 à 36 tonnes	43 500,00 CZK	1 694,45 €	
plus de 36 tonnes	50 400,00 CZK	1 963,23 €	
4 essieux et plus	jusqu'à 18 tonnes	8 400,00 CZK	327,20 €
	de 18 à 21 tonnes	10 500,00 CZK	409,01 €
	de 21 à 23 tonnes	14 100,00 CZK	549,24 €
	de 23 à 25 tonnes	17 700,00 CZK	689,47 €
	de 25 à 27 tonnes	22 200,00 CZK	864,76 €
	de 27 à 29 tonnes	28 200,00 CZK	1 098,47 €
	de 29 à 32 tonnes	33 300,00 CZK	1 297,13 €
de 32 à 36 tonnes	39 300,00 CZK	1 530,85 €	
plus de 36 tonnes	44 100,00 CZK	1 717,82 €	

Source : Ministère des transports

Péages

Depuis 2007, les PL de 3,5T et plus utilisant les autoroutes, voies express et certains autres axes nationaux sur le territoire tchèque doivent acquitter une taxe sur l'utilisation des infrastructures. Les montants de la taxe sont calculés au kilomètre parcouru selon la classe EURO du véhicule, le nombre d'essieux et la plage horaire. C'est l'entreprise Myto CZ, propriété du ministère des Transports et de la Direction générale des autoroutes et routes (RSD CR), qui est chargée de gérer le système de collecte de la taxe.

Le tableau suivant récapitule les taux en vigueur en 2019, légèrement modifiés par rapport à 2015.

Péages en Tchéquie en 2019

Autoroutes et routes nationales express												
Le vendredi de 15h à 20h												
Classe d'émission	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V			Euro VI, EEV		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix CZK/km	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
Prix €/km	0,165	0,316	0,458	0,139	0,268	0,387	0,091	0,174	0,252	0,083	0,158	0,229
Autres plages horaires												
Classe d'émission	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V			Euro VI, EEV		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix CZK/km	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
Prix €/km	0,130	0,222	0,321	0,110	0,187	0,272	0,071	0,122	0,176	0,065	0,111	0,160
Routes nationales (hors voies express)												
Le vendredi de 15h à 20h												
Classe d'émission	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V			Euro VI, EEV		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix CZK/km	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
Prix €/km	0,078	0,153	0,218	0,066	0,129	0,185	0,043	0,084	0,120	0,039	0,076	0,109
Autres plages horaires												
Classe d'émission	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V			Euro VI, EEV		
Nombre d'essieux	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus	2	3	4 et plus
Prix CZK/km	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
Prix €/km	0,062	0,107	0,153	0,052	0,090	0,129	0,034	0,058	0,084	0,031	0,053	0,076

Source : www.myto.cz

Droits d'accises sur le gazole professionnel

L'autorité compétente pour la collecte des droits d'accises en Tchéquie est la Direction générale des taxes après de l'Administration des douanes.

Actuellement, le montant des droits d'accises est fixé à 10 950 CZK pour 1 000 litres, soit 42,65 € par hectolitre. Ce montant est susceptible de changer en raison des fluctuations du cours de la couronne tchèque.

Il n'y a pas de système de remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole professionnel.

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

Convention collective

Une première convention collective non obligatoire du TRM a été mise en place en Tchéquie pour la période 2013-2017. Elle regroupait les principales dispositions réglementaires spécifiques au secteur du TRM. Une seconde version de cette convention collective a été signée le 1^{er} juin 2017 pour la période 2018-2020.

Cette nouvelle convention collective devient obligatoire et contient des avancées par rapport à la précédente version comme par exemple des précisions sur le calcul des heures de travail, le montant des indemnités de déplacement, la limitation de la période des heures supplémentaires etc. En revanche, elle n'impose pas de salaire conventionnel et privilégie toujours les contrats d'entreprise.

Une troisième version plus complète de la convention collective est attendue fin 2020 pour la période 2021-2023.

Rémunération

En 2019, le salaire minimum tchèque était de 13 350 CZK (520 €) pour un mois complet de travail ou 79,80 CZK (3,11 €) à l'heure. Au 1^{er} janvier 2020, le salaire mensuel brut minimum a été réévalué à 14 600 CZK (568,71 €) au mois ou 87,30 CZK (3,40 €) à l'heure. Le salaire minimum mensuel correspond à 40 heures de travail hebdomadaire.

Le droit du travail tchèque prévoit plusieurs niveaux de salaire minimum, au nombre de 8, selon lesquels le salaire minimum est majoré. Par exemple, pour un PDG qui, par définition, connaît une responsabilité importante dans son métier et qui, par conséquent, atteint le niveau le plus haut, le salaire minimum est doublé, soit 1 040 € en 2019. En 2019, les conducteurs routiers ayant la responsabilité de conduire, de garder et d'entretenir un véhicule routier dont le PTAC est de 3,5 tonnes et plus, appartiennent au niveau 3 et avaient droit à un salaire minimum de 16 280 CZK, soit 634,15 € brut par mois.

Salaire minimum en Tchéquie								
Groupe	2019				2020			
	Taux horaire		Salaire minimum mensuel		Taux horaire		Salaire minimum mensuel	
1	79,80 CZK	3,11 €	13 350 CZK	520,02 €	87,30 CZK	3,40 €	14 600 CZK	568,71 €
2	88,10 CZK	3,43 €	14 740 CZK	574,17 €	96,30 CZK	3,75 €	16 100 CZK	627,14 €
3	97,30 CZK	3,79 €	16 280 CZK	634,15 €	106,40 CZK	4,14 €	17 800 CZK	693,36 €
4	107,40 CZK	4,18 €	17 970 CZK	699,98 €	117,40 CZK	4,57 €	19 600 CZK	763,48 €
5	118,60 CZK	4,62 €	19 850 CZK	773,22 €	129,70 CZK	5,05 €	21 700 CZK	845,28 €
6	130,90 CZK	5,10 €	21 900 CZK	853,07 €	143,20 CZK	5,58 €	24 000 CZK	934,87 €
7	144,50 CZK	5,63 €	24 180 CZK	941,88 €	158,10 CZK	6,16 €	26 500 CZK	1 032,25 €
8	159,60 CZK	6,22 €	26 700 CZK	1 040,04 €	174,60 CZK	6,80 €	29 200 CZK	1 137,43 €

Source : Ministère du travail et des affaires sociales de la République tchèque

Groupe	Exemples de métier du groupe correspondant
1	Femme de ménage, facteur, couturier,...
2	Ouvrier en BTP, éboueur, gardien d'immeuble,...
3	Conducteur routier, plombier, maçon, coiffeur,...
4	Infirmière, sage-femme, traducteur, comptable,...
5	Expert comptable, programmeur IT, instituteur, instructeur auto-école,...
6	Chargé d'affaires, responsable IT, architecte, chef de projet,...
7	Directeur financier, directeur marketing, médecin, dentiste, pharmacien,...
8	PDG, broker,...

Source : Ministère du travail et des affaires sociales de la République tchèque

Indemnités de déplacement

Le montant des indemnités de déplacement est régi par le Code du travail de la République tchèque, article 170. Une liste complète est disponible sur le site du ministère du Travail. Les montants dépendent du pays où le conducteur passe physiquement sa journée et la nuit. Ces indemnités sont comprises, dans les pays européens, entre 35 € et 60 € par jour, voir le tableau ci-joint. Elles ne sont soumises ni à l'impôt ni aux charges.

Montant des indemnités de déplacement par pays visité Tchéquie 2019	
Pays	Montant
Allemagne	45 €
Autriche	45 €
Belgique	50 €
Biélorussie	45 €
Bulgarie	35 €
Chypre	40 €
Croatie	35 €
Danemark	55 €
Espagne	45 €
Estonie	40 €
Finlande	50 €
France	45 €
Grèce	40 €
Hongrie	35 €
Irlande	50 €
Italie	50 €
Lettonie	40 €
Lituanie	40 €
Luxembourg	50 €
Malte	45 €
Macédoine du Nord	35 €
Norvège	60 €
Pays-Bas	50 €
Pologne	40 €
Portugal	40 €
Roumanie	35 €
Royaume-Uni	45 £
Russie	45 €
Serbie	35 €
Slovaquie	35 €
Slovénie	35 €
Suède	50 €

Source : Ministère du travail et des affaires sociales de la République tchèque

Impôt sur le revenu

Le taux « unique » de l'impôt sur le revenu est de 15 % en Tchéquie. L'assiette de l'impôt est le salaire brut augmenté des cotisations sociales payées par l'employeur, appelé le « superbrut ». Le montant retenu est arrondi aux 100 CZK supérieurs. Chaque salarié a droit à un crédit d'impôt mensuel de 2 070 CZK, soit 80,63 € à déduire du montant de l'impôt calculé en utilisant le taux unique.

Depuis 2014, une nouvelle loi a modifié le principe du taux unique en instaurant une majoration de 7 % pour les revenus mensuels dépassant les 130 796 CZK (5 094,89 €) pour 2019 ou 139 340 CZK (5 427,70 €) pour 2020.

L'impôt sur le revenu est retenu à la source pour les salariés. Le crédit d'impôt est automatiquement déduit du montant mensuel de l'impôt.

Cotisations sociales

Les cotisations sociales tchèques ont été légèrement modifiées au mois de juillet 2019. Les données présentées ci-dessous sont les dernières données disponibles, valables pour le second semestre 2019 et l'année 2020.

Cotisations sociales en Tchéquie

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en juillet 2019	Employeur	Salarié
Arrêts maladie, maternité	2,100%	0,000%
Assurance Maladie, soins de santé	9,000%	4,500%
Pensions vieillesse, invalidité, décès	21,500%	6,500%
Accidents du travail et maladies professionnelles	0,084%	0,000%
Chômage	1,200%	0,000%
Total	33,884%	11,000%

Source: Eurostat, Cleiss et Ministère chargé des affaires sociales

A la différence de ceux observés en 2014, les taux des cotisations sociales tchèques ne comportent plus la cotisation volontaire, appelée le second pilier de la pension vieillesse. Ce dispositif a été annulé au cours de l'année 2015.

Concernant le taux des accidents du travail applicable aux conducteurs routiers, il est fixé à 0,084 %. Ce taux est inchangé depuis 2014.

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2019, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays. Les retours des experts avec lesquels le CNR collabore ainsi que les conventions collectives et les divers documents des fédérations professionnels récoltés permettent de dresser un panorama du secteur du TRM tchèque 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 tchèques (voir ci-après).

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 tchèques de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	21	24	DE,AT, SK, HU, Benelux	26	9 738 236 €
Entreprise 2	4	5	DE, Benelux	5	467 435 €
Entreprise 3	8	11	AT, IT, DE	10	1 090 682 €
Entreprise 4	150	168	CZ, DE, PL, Benelux	163	25 007 791 €
Entreprise 5	18	22	DE,AT	17	1 947 647 €
Entreprise 6	28	36	DE,BE,PL	30	3 298 625 €
Entreprise 7	5	6	AT,DE	6	nd
Entreprise 8	35	46	IT, CH	38	3 462 917 €
Entreprise 9	105	122	Tyrol (AT) CZ, SK, PL, H, D, I, F, UA	116	35 057 650 €
Entreprise 10	29	32	FR,IT,ES,PT	34	2 882 518 €
Entreprise 11	14	17	NL, BE, DE	16	1 499 688 €
Entreprise 12	26	25	DE	31	2 921 471 €

Les entreprises visitées sont de taille petite à moyenne. Elles sont toutes spécialisées en TRM international ou réalisent une grande partie de leur chiffre d'affaires à l'international.

En Tchéquie, 8 entreprises rencontrées sur 12 déclarent avoir une activité nationale importante de l'ordre de 30 à 40 %. Les 4 autres sont spécialisées à l'international à plus de 90 %. Certaines entreprises rencontrées ont été fondées avec des capitaux allemands et russes. Les entreprises tchèques font souvent appel à la sous-traitance, notamment aux microentreprises slovaques et hongroises. Selon les responsables rencontrés sur place, le futur des entreprises tchèques passerait par une multiplication des métiers et une différenciation sur le secteur. Les coûts des entreprises de transport augmenteraient plus vite que dans d'autres pays voisins, handicapant les transporteurs tchèques face à leurs confrères slovaques, polonais et roumains.

Les transporteurs tchèques citent souvent les problèmes liés au manque de conducteurs et à l'insécurité sur les routes de certains pays, dont la France, l'Allemagne et l'Espagne.

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. Certaines entreprises combinent leur activité de transport international avec de la logistique ou encore une activité régionale.

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.

VEHICULES

Le nombre de jours d'exploitation annoncé par les transporteurs se situe dans une fourchette de 255 à 272 jours. La valeur retenue pour cette étude sera de 262 jours, ce qui est compatible avec le nombre de jours de travail des conducteurs.

Les données recueillies sur place indiquent des kilométrages très différents, entre 100 000 km pour la fourchette basse et plus de 160 000 km pour la fourchette haute avec une concentration autour de 138 000 km. Suite aux entretiens réalisés avec les conducteurs, cette première estimation a été recalculée et un kilométrage annuel moyen de 143 700 km a été retenu pour l'étude, une valeur plutôt stable par rapport à 2014.

La durée de conservation des tracteurs routiers est de près de 6 ans. Le mode de financement privilégié pour le matériel roulant est le leasing, ou crédit-bail, pour plus de 80 % des cas rencontrés. Les tracteurs sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 mois et conservés 2 années supplémentaires après la fin du contrat. Les semi-remorques sont achetées en crédit-bail d'une durée de 5 à 6 ans et gardées pour une dizaine d'années. Les taux d'intérêt des contrats de leasing se situent entre 1,6 à 1,8 %.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est dans la moyenne européenne et se situe autour des 1,16 pour le pavillon tchèque.

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI après remises relevé lors des entretiens auprès des transporteurs tchèques se situe entre 85 000 € et 94 000 €, avec une concentration autour de 88 000 €. Les entreprises tchèques sont souvent dépendantes du marché allemand et ont adopté les standards allemands en ce qui concerne le matériel roulant. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 23 500 €.

Les données recueillies sur place et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes de près de 15 085 € au taux d'intérêt de 1,6 % pour le tracteur et de 1,8 % pour la remorque.

CARBURANT

La consommation moyenne de carburant relevée pendant les entretiens est de 29,20 litres aux 100 km.

En ce qui concerne l'approvisionnement, les transporteurs tchèques réalisent la plupart de leur approvisionnement en Tchéquie et en gros. La différence de prix entre la pompe et la cuve en Tchéquie serait de 1,5 couronne tchèque, soit près de 6 centimes d'euro. Selon les estimations du CNR, ce type d'approvisionnement représenterait 70 % du total, à 0,960 € le litre. Pour les 30 % restants, l'approvisionnement en Allemagne représenterait la moitié et au Luxembourg la seconde moitié, aux prix de 1,054 €/litre et 0,941 €/litre respectivement.

Ainsi, le prix moyen de ce « panier » de gasoil pour les transporteurs tchèques pour l'année 2019 est estimé à 0,9710 €/l.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Avec la prolifération de différents types de contrats d'entretien, l'estimation de ce poste de coût devient de plus en plus difficile. D'un côté, les entreprises qui recourent à des contrats d'entretien classique pendant la durée du leasing ont un coût moyen sur 6 ans de près de 5 800 €/an. En revanche, certains contrats d'entretien peuvent inclure le changement de pneumatiques ou d'autres services sur autoroute. Ceux-ci doivent être écartés pour cause de compatibilité.

De l'autre côté, les grandes entreprises ayant leur propre centre de réparation ont un coût de près de 4 300 € par an et par véhicule pour ce poste. Ailleurs, les entreprises de plus petite taille ayant acheté les véhicules par autofinancement dépensent plus de 7 000 € pour le même poste.

Ainsi, l'estimation de ce poste de coût très dispersé reste subjective et est fixée à « dire d'expert ». En conclusion, un coût moyen de 6 200 € peut être retenu pour le poste de coût entretien-réparations d'un ensemble 40 tonnes qui ne bénéficie pas d'un contrat d'entretien tout compris.

Le montant retenu représente une augmentation de près de 20 % en 4 ans (pour rappel : 5 250 €/véhicule en 2014).

PNEUMATIQUES

Pour les 9 entreprises dont le coût des pneumatiques a pu être dissocié de celui de l'entretien-réparations, la charge annuelle par véhicule ressort à près de 5 100 € avec des valeurs extrêmes à 3 600 € pour le bas de la fourchette et 8 600 € pour le haut de la fourchette. En 2014, la valeur retenue pour l'étude était de 4 300 €/véhicule, soit une augmentation de près de 19 % en 5 ans.

Depuis quelques années, certaines entreprises ont tendance à signer des contrats avec des fournisseurs de pneumatiques. Le prix actuel tourne autour de 3,5 à 4 centimes d'euro au km parcouru, ce qui donne un coût de pneumatiques de près de 5 000 euros par an pour un ensemble articulé.

PEAGES

Le pavillon tchèque est entouré de réseaux autoroutiers et routiers dont l'utilisation est payante et assez onéreuse. Dans sa précédente étude, le CNR avait déjà soulevé l'importance croissante de ce poste de coût dans les finances des entreprises de TRM tchèques. A l'époque, ce poste de coût était de 18 760 € par an et par véhicule.

Cinq ans après, ce poste de coût semble avoir évolué pour atteindre 21 400 €. Ce coût comprend majoritairement les taxes kilométriques mises en place en Allemagne, en Autriche, en Tchéquie, en Slovaquie et en Belgique ainsi que le coût de l'Eurovignette pour les entreprises se déplaçant dans les pays concernés.

Face à cette augmentation, une grande partie des entreprises tchèques commence à privilégier des contrats de prestation, hors coût d'infrastructures, ces dernières étant facturées en sus au réel. Les responsables rencontrés sur place évoquent souvent des prix au km, hors infrastructures, autour de 78 à 82 centimes d'euros.

ASSURANCES

Le coût des assurances est relativement élevé par rapport aux pays de la région. Selon les transporteurs, l'assurance tout risque d'un tracteur routier coûterait entre 2 200 € et 2 600 € par an et celle d'une semi-remorque entre 400 € et 700 €.

Le coût retenu pour ce poste est de 2 800 € par an et par véhicule, en baisse par rapport à 2014 où la valeur retenue était de 3 800 €/véhicule.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Selon le tableau du ministère des Transports affiché dans la partie 1.2 de ce rapport, le montant annuel de la taxe à l'essieu est de 44 100 CZK, soit 1 717,82 € pour un véhicule 40T de plus de 4 essieux.

COÛTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. Grâce à la collaboration d'une grande partie des entreprises tchèques que le CNR a pu visiter, le poste de coût est estimé à 6,7 % du coût total pour une entreprise de transport travaillant principalement à l'international. Pour des soucis de comparabilité des résultats avec les autres études pays, ce poste de coût ne sera pourtant pas pris en compte dans le calcul du coût total.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Tchéquie ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos en Autriche et à La Jonquera en Espagne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats tchèques, 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 tchèque affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Les conducteurs tchèques rencontrés en Espagne disent privilégier les entreprises où les trajets sont internationaux mais d'une distance modérée. En effet, les conducteurs tchèques sont conscients que leur rémunération augmente considérablement grâce aux indemnités de déplacement ajoutées à leur salaire de base. En revanche, ils n'hésitent pas à exercer une pression sur leur employeur pour pouvoir retourner chez eux le plus souvent possible.

Selon eux, les trajets nationaux seraient plutôt réalisés par des jeunes conducteurs peu expérimentés.

Les conducteurs tchèques, tous embauchés en CDI souvent sans période d'essai, bénéficient de 25 jours de congés payés.

Près de 60 % des conducteurs interrogés réalisent des courtes tournées ou des allers-retours dans les pays voisins dans la semaine. Ainsi, après 5 à 6 jours de conduite, ils rentrent à la base. Les autres effectuent des trajets plus longs, entre 15 et 20 jours au total, souvent suivis de 3 ou 4 jours de repos à la maison.

Le temps de travail est estimé à 226 heures par mois avec une maximisation des heures de conduite pour atteindre les 90 heures sur deux semaines.

Le ratio conducteur/tracteur retenu est de 1,11 pour la Tchéquie.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs ayant un CDI de droit tchèque ont droit à un salaire minimum de niveau 3, soit 646 € brut par mois en 2019 lors de la réalisation de l'étude ou 693 € en 2020. En raison de la situation tendue du marché du travail, les conducteurs tchèques travaillant dans la région de Prague demandent un salaire fixe de 25 000 couronnes brut, soit près de 1 000 €. Dans d'autres régions, les salaires oscillent entre 18 000 couronnes et 21 000 couronnes. La moyenne retenue pour l'étude sera de 21 300 couronnes tchèques, soit près de 830 € brut par mois.

Les salaires fixes sont souvent complétés par des primes. En effet, les primes, accordées pour l'ancienneté ou pour l'éco-conduite, constituent un 13^e mois de salaire. Certains conducteurs acceptant de conduire en Ukraine, en Russie ou dans les Balkans, pays qu'ils jugent difficiles, demandent jusqu'à 35 000 couronnes de salaire fixe, soit 1 363 € brut par mois.

Lors des entretiens, les conducteurs tchèques déclarent avoir reçu par le passé un salaire kilométrique qui constituait l'intégralité de leur revenu mensuel. Ils déclarent ne plus recevoir ce type de rémunération et semblent avoir appris par cœur un discours sur l'illégalité de ce type de calcul de leur salaire. Ainsi, 18 conducteurs sur 20 interrogés disent avoir un salaire fixe, complété de primes et d'indemnités de déplacement. Ils connaissent le montant exact des indemnités pour les pays qu'ils visitent et déclarent recevoir le bon montant pour un nombre de jours réellement travaillé.

D'après les calculs du CNR, un conducteur travaillant exclusivement à l'international et réalisant un échantillon de trajets courts, moyens et longs aurait droit à près de 1 095 € d'indemnité de déplacement.

Ainsi, au vu des informations recueillies, le coût annuel d'un conducteur ressort à 26 444 €/an.

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


Profil type conducteur international - Tchéquie - 2019					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 70 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de courte et moyenne distance (Allemagne, Autriche, Benelux) - Tournées de 5 à 6 jours pour 60 % des conducteurs rencontrés, tournées européennes de longue distance (Espagne, Suède) - Congés payés pris systématiquement au moins 3 semaines en été et le reste pendant la période des fêtes de fin d'année. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum national (niveau 3), complété par des indemnités de déplacement et des primes d'ancienneté, d'éco-conduite. - Indemnités de déplacement représentatives de la réalité. - Temps de travail proche de 226 heures par mois. Maximisation du kilométrage. 			
Kilométrage annuel réalisé		129 500 km			
Nombre de jours de travail par an		236			
Nombre de semaines d'activité par an		45			
Nombre d'heures de conduite par an		1 980			
Recomposition du coût d'un conducteur type tchèque en 2019					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	896,24 €	Salaire Brut	€/mois	896,24 €
Salaire brut fixe	€/mois	829,70 €	Salaire brut fixe	€/mois	829,70 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	66,54 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	66,54 €
Cotisations sociales primaires	33,88%	303,68 €	Cotisations sociales primaires	11,00%	98,59 €
Arrêts maladie, maternité	2,10%	18,82 €	Arrêts maladie, maternité	0,00%	0,00 €
Assurance Maladie, soins de santé	9,00%	80,66 €	Assurance Maladie, soins de santé	4,50%	40,33 €
Pensions vieillesse, invalidité, décès	21,50%	192,69 €	Pensions vieillesse, invalidité, décès	6,50%	58,26 €
Accidents du travail et maladies professionnelles	0,08%	0,75 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Chômage	1,20%	10,75 €	Chômage	0,00%	0,00 €
			Salaire après cotisations		797,66 €
			Impôt sur le revenu		99,36 €
Salaire brut chargé		1 199,93 €	Salaire net après cotisations et impôt		698,30 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 095,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 095,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		2 294,93 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 793,30 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur tchèque en 2019					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		10 754,91 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		10 754,91 €
Cotisations employeurs * 12 mois		3 644,19 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		2 375,31 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		14 399,10 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		8 379,59 €
Indemnités * 11 mois		12 045,00 €	Indemnités * 11 mois		11 771,25 €
Coût total annuel		26 444,10 €	Revenu net annuel		20 150,84 €
Coût horaire de conduite en €		13,36 €	Revenu net moyen mensuel		1 679,24 €
Coût kilométrique en €		0,20 €			

Source : études CNR Europe

Le coût total annuel d'un conducteur tchèque estimé par le CNR augmente de 35 % en l'espace de 5 ans, passant donc de 19 666 € en 2014 à 26 444 € en 2019. Cette augmentation s'explique en grande partie par l'importante augmentation du salaire minimum tchèque qui s'est traduite par une augmentation de 64 % du salaire brut (primes comprises) pour un conducteur tchèque. Le taux des cotisations sociales est en légère baisse de 0,2 point par rapport à 2014 et le coût des indemnités de déplacement augmente de 10 %.

En conséquence, le coût horaire de conduite progresse. Il passe de 10,24 €/h en 2014 à 13,36 €/h en 2019, soit une augmentation de 30 % ou 5,5%/an sur 5 ans. Cela explique en partie la baisse de la compétitivité du pavillon tchèque sur l'activité internationale.

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

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, conditions 2019 		
	unité	Tchéquie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	143 700
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	262
Ratio semi-remorque/tracteur		1,16
Coût d'un conducteur	€/an	26 444
Ratio conducteur/tracteur		1,11
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 085
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,20
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	0,9710
Coût annuel du carburant	€/an	40 744
Pneumatiques	€/an	5 100
Entretien-réparations	€/an	6 200
Péages et vignette	€/an	21 400
Assurance (véhicule)	€/an	2 800
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 718
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		122 400
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,85

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un véhicule tchèque affecté à l'international longue distance, hors coûts de structure, se situe à 0,85 € en 2019 contre 0,82 € en 2014, soit une augmentation d'environ 3,7 % sur 5 ans.

Ce coût ressort pratiquement équivalent à celui de son voisin slovaque.

Certains postes de coûts comme le coût conducteur (+34,5 %), le coût de détention (+42,2 %), le poste péages (+14,1 %), le poste pneumatiques (+18,6 %) ou encore le poste entretien-réparations (+18,1 %) ont augmenté par rapport à 2014, mais ces hausses sont partiellement compensées par la baisse du coût annuel du carburant, premier poste de coût des transporteurs tchèques. Il passe de 52 443 €/an en 2014 à 40 744 €/an en 2019, en baisse de 22,3 %.

En ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 6,7 % du coût total, le prix de revient du même type de véhicule serait de 0,91 € au kilomètre. Ce montant se trouve proche des 92 centimes d'euros au kilomètre souvent cité par les transporteurs tchèques.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

Cleiss - https://www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_republique_tcheque_salaries.html

Ministère des finances tchèque - <https://www.mfcr.cz/en/>

Ministère de transport - <https://www.mdcr.cz/?lang=en-GB>

Ministère du travail et des affaires sociales - <https://www.mpsv.cz/>

Diverses sources pratiques

Taxe routière sur les véhicules à moteur,

<https://www.kurzy.cz/dane-danova-priznani/dan-silnicni-2019.htm>

Péages en Tchéquie - <https://www.myto.cz>

Simulateur de salaire - <https://kalkulacky.idnes.cz/>

Organisations professionnelles

Cesmad Bohemia - <https://www.prodopravce.cz/>

4. ANNEXES

- Carte des autoroutes et routes payantes en Tchéquie (en rouge autoroutes, en jaune routes de 1^{ère} catégorie, soient les voies express)
- Augmentation du salaire minimum tchèque depuis 1991 (en bleu montant annuel, en rouge modification au cours de l'année, l'augmentation ne concerne que le second semestre)