



Comité National Routier

LE TRM POLONAIS

Etude

Présentation du secteur de transport routier de marchandises polonais

Janvier 2012



Table des matières

1	PRESENTATION GENERALE DE LA POLOGNE/FICHE PAYS	4
1.1	PORTRAIT HISTORIQUE, POLITIQUE ET ECONOMIQUE GENERAL DE LA POLOGNE.....	4
1.1.1	Contexte géographique et politique générale	4
1.1.2	Données générales	5
1.1.3	Contexte économique	6
1.2	PRESENTATION SYNTHETIQUE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET.....	8
1.2.1	Politique de développement des infrastructures et financement.....	8
1.2.2	Les infrastructures et leur utilisation	8
1.3	DONNEES DE CADRAGE DU SECTEUR DU TRM.....	10
1.3.1	Le pavillon de TRM polonais en 2010	10
2	PRESENTATION SPECIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN POLOGNE	17
2.1	PRESENTATION DE L'ORGANISATION DU SECTEUR	17
2.1.1	L'association professionnelle des entreprises de TRM international, le ZMPD	17
2.1.2	Les syndicats ouvriers	17
2.1.3	L'Institut de Transport Routier, ITS.....	17
2.1.4	L'Inspection du Transport Routier, GITD.....	18
2.2	PRESENTATION DE L'ORGANISATION DU MARCHE.....	19
2.2.1	Grandes étapes du développement du TRM en Pologne	19
2.2.2	Typologies d'entreprises	20
2.2.3	Poids des conducteurs indépendants	23
2.2.4	Poids de la sous-traitance	23
2.3	ANALYSE DE LA POLITIQUE DE CONTROLE ET D'INSPECTION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	23
2.3.1	Les contrôles du transport routier de marchandises	23
2.3.2	Les statistiques de contrôle du transport routier de marchandises en 2010.....	23
2.3.3	La politique de sanction	26
2.4	FORMES D'ENTREPRISES, CONDITIONS ET COUTS DE CREATION	29
2.5	FISCALITE GENERALE ET SPECIFIQUE S'APPLIQUANT AU TRM EN POLOGNE	30
2.5.1	Fiscalité nationale générale	30
2.5.2	Fiscalité spécifique au TRM en Pologne.....	31
2.5.3	La vignette et Via TOLL	32
2.6	REGLEMENTATION D'ACCES AU MARCHE DE TRM ET A LA PROFESSION	34
2.6.1	Accès au marché.....	34
2.6.2	Autorisations spécifiques	34
2.6.3	Attestations de conducteurs.....	35
2.6.4	Capacité professionnelle.....	35
2.7	REGLEMENTATION DU TRAVAIL GENERALE ET SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM.....	37
2.7.1	Principes généraux du droit du travail polonais	37
2.7.2	Qualifications et formations des conducteurs routiers	39
2.7.3	Temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs routiers.....	40
2.7.4	Conventions Collectives.....	42
2.7.5	Santé et sécurité au travail.....	42
3	ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION DU TRM POLONAIS	44
3.1	OBSERVATIONS DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40T DU TRM POLONAIS A L'INTERNATIONAL	44
3.1.1	Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises de TRM polonaises.....	44
3.1.2	Conditions d'exploitation des entreprises interrogées.....	44
3.1.3	Carburant	45
3.1.4	Maintenance	45

3.1.5	Pneumatiques.....	45
3.1.6	Acquisition des véhicules.....	45
3.1.7	Péages.....	46
3.1.8	Assurance véhicule.....	46
3.1.9	Coûts de structure.....	46
3.2	OBSERVATIONS DES COUTS DE PERSONNEL DE CONDUITE ASSOCIES AU PL 40T DU TRM POLONAIS.....	46
3.2.1	Méthode et environnement des entretiens conducteurs.....	46
3.2.2	Conditions d'emploi du personnel de conduite.....	47
3.2.3	Contrat de travail.....	47
3.2.4	Temps de travail.....	48
3.2.5	Rémunération.....	50
3.2.6	Présentation d'un profil type.....	54
4	ANNEXES.....	57
4.1	ANNEXE 1 : LISTE DES ROUTES CONCERNEES PAR LE PROJET VIATOLL.....	57
4.2	ANNEXE 2 : EXTRAIT DU BAREME LEGAL POLONAIS POUR LES FRAIS DE DEPLACEMENT	58
5	BIBLIOGRAPHIE.....	59

Cette étude a été réalisée au cours de l'année 2011 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études français Vialtis Consulting International (VCI) qui dispose d'une agence en Pologne.



Conversion

Les données recueillies en Zloty ont été converties au cours indicatif observé durant l'année 2011 de 4 Zloty pour 1 Euro.

1 Présentation générale de la Pologne/fiche pays

1.1 Portrait historique, politique et économique général de la Pologne

1.1.1 Contexte géographique et politique générale

La Pologne est une république démocratique basée sur un système pluraliste, résultant d'une combinaison des modèles parlementaire et présidentiel. Le système gouvernemental est fondé sur la séparation et l'équilibre des pouvoirs législatifs, exécutifs et judiciaires.

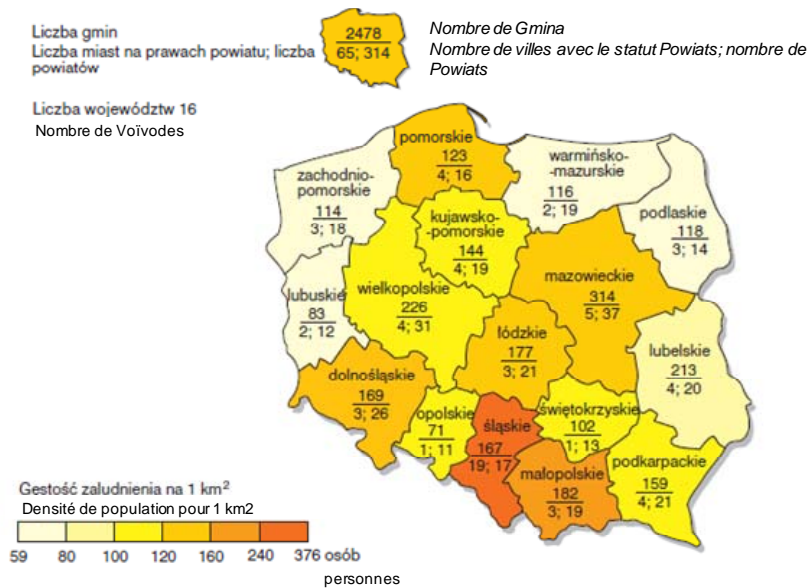
La loi fondamentale de la République de Pologne est sa constitution, réécrite en 1997 et adoptée le 2 avril 1997, puis soumise à ratification par référendum. La constitution garantit la liberté d'activité économique ; toute limitation à cette liberté doit être effectuée par voie législative ou réglementaire.

Le Président de la République est élu au suffrage universel direct pour 5 ans. Le Parlement polonais est bicaméral. Il comprend la Diète, dont les 460 députés sont élus tous les 4 ans au scrutin proportionnel, et le Sénat dont les 100 membres sont élus pour 4 ans.

La réforme de 1999 a établi un système d'administration à trois niveaux de collectivités locales : les communes (*gmina*), les districts (*powiaty*) et les provinces administratives (*voïvodies*) :

- Les **communes** sont au nombre de 2 836 (*gmina*). Elles sont administrées par un Conseil municipal dont les membres sont élu pour 4 ans et compétentes en matière d'aménagement du territoire, de gestion des biens immobiliers, de protection de l'environnement, de la voirie locale, de l'entretien des décharges, de l'énergie, des transports publics locaux, de la santé, des services sociaux, des logements communaux et de l'enseignement public.
- Les **districts** sont au nombre de 373 (*powiaty*). Ils sont gérés par un Conseil dont les membres sont élus pour 4 ans. Equivalents des cantons français, les districts sont en charge des services publics de réseaux, de l'enseignement secondaire, de la protection de l'environnement, des hôpitaux, de la gestion de la voirie, de l'emploi et de la sécurité sociale.
- Les **provinces administratives** sont au nombre de 16 (*voïvodies*). Elles sont administrées par un Conseil élu. Les *voïvodies* sont compétentes dans les domaines de la politique de développement régional, l'aménagement du territoire, de la promotion sanitaire, de l'enseignement supérieur, de la gestion des fonds structurels européens, de la promotion du développement économique, de la politique sociale, de la protection de l'environnement, de la politique de l'emploi et de la gestion des voies régionales.

Division administrative de la Pologne en 2009



Source: Concise statistical yearbook Poland 2010, GUS

La Pologne est devenue membre de l'UE le 1^{er} mai 2004 marquant ainsi la culmination d'un processus de négociation qui avait débuté le 31 mars 1998. Le 21 décembre 2007, la Pologne a rejoint l'espace de Schengen : un espace formé à l'époque de 24 Etats membres où les contrôles aux frontières intérieures ont été supprimés.

Les principaux avantages pour la Pologne liés à l'adhésion à l'Union européenne sont l'harmonisation du droit polonais au droit de l'UE ainsi que l'accès aux fonds structurels de l'UE, qui ont aidé à augmenter l'attractivité de la Pologne aux yeux des investisseurs étrangers.

L'Union européenne est désormais le plus grand partenaire commercial de la Pologne.

De janvier à août 2010, la part des exportations vers l'UE constituait 78,6 % des exportations de la Pologne alors que celle des importations en provenance de l'UE était de 58,7 %.

1.1.2 Données générales

- Superficie : 312 679 km²
- Densité : 121,9 hab. /km²
- Population : 38 167 329 habitants au 31 décembre 2010
- Capitale : Varsovie
- Nature du régime : République parlementaire
- Chef d'Etat : Bronislaw Komorowski (président par intérim à partir du 10/04/2010 suite au décès accidentel du président Lech Kaczynski, élu aux élections présidentielles anticipées du 06/08/2010)
- Président du conseil : Donald Tusk (depuis le 16/12/2007)
- Ministre des Infrastructures : Cezary Grabarczyk
- Commissaire européen : M. Janusz Lewandowski, commissaire à la programmation financière et au budget
- Nombre de députés européens : 50 sur 736
- Organisation politique : La Pologne est une République unitaire. L'administration de l'Etat est assurée par les services de l'administration centrale et au niveau déconcentré, dans chaque région, par un *Voïvode* (préfet) nommé par le gouvernement.
- Langue officielle : Polonais

- Monnaie :	Zloty. Parité moyenne observée de janvier à aout 2011 → 1 EUR = 3,98 PLN ¹
- PIB (prix courants) :	310,1 G€ en 2010
- PIB/hab. en SPA :	61 (standard de pouvoir d'achat base 100 = UE27)
- Taux de croissance du PIB :	3,8 % en 2010
- Taux d'inflation annuel :	+ 2,6 % en 2010
- Taux de chômage (BIT) :	11,3 % en 2010
- Salaire minimum brut :	1 317 PLN /mois (329 €) en 2010. En 2011, le salaire minimum brut est de 1 386 PLN/mois (347 €).
- Salaire moyen brut :	3 122 PLN/mois (780 €) tous secteurs confondus en 2008 2 875 PLN/mois net (719 €) en 2008 dans le secteur des transports terrestres
- Exportations de biens :	117,4 G€ en 2010
- Importations de biens :	130,9 G€ en 2010
- Solde des échanges externes de biens :	-13,5 G€ en 2010
- Exportations de biens vers la France :	6,8 % des exportations polonaises en 2010, soit 8 G€. La France est le 2 ^{ème} partenaire commercial après l'Allemagne (26 %) pour les exportations polonaises.
- Importations de biens depuis la France :	4,4 % des importations polonaises en 2010, soit 5,8 G€. La France est le 5 ^{ème} partenaire commercial après l'Allemagne (26 %), la Russie (10,5 %), la Chine (9,5 %) et l'Italie (6,1 %) pour les importations polonaises.
- Flux des IDE (investissements directs étrangers) entrants :	7,6 G€ en 2010

1.1.3 Contexte économique

- Situation macroéconomique de la Pologne

Malgré le ralentissement brutal de l'activité mondiale, la performance économique de la Pologne a été bonne en 2009. La Pologne est le seul pays de l'Union Européenne à avoir enregistré une croissance positive de 1,1 % en 2009 (la moyenne étant pour les pays de l'UE de - 4,8 %). Les facteurs explicatifs sont principalement les mesures macroéconomiques prises telles que celles conduisant à la dépréciation du Zloty. Cette dépréciation a eu pour conséquence de reporter l'adoption de l'euro pour la Pologne mais a surtout permis au pays d'amortir l'impact du choc extérieur, de faire disparaître les tensions inflationnistes notamment sur les salaires et donc de limiter les pertes d'emplois.

La Pologne a également été avantagée par un secteur bancaire national stable – les banques n'ont pas été touchées par la crise des *subprimes* principalement en raison du bon ratio entre les dépôts et les crédits. De plus, en Pologne, le segment des crédits *subprimes* ne s'est pas développé et les banques polonaises ont été rigoureuses quant à l'attribution des prêts hypothécaires.

Le gouvernement polonais a également pris des mesures dès octobre 2008 pour assainir et soutenir le système financier national (mise en place d'un comité de stabilité financière, modification de la loi sur les garanties bancaires, adoption d'une loi sur les instruments de soutien des institutions financières par le Trésor).

Un Plan de Stabilité et de Développement a permis de soutenir également l'industrie et la création d'entreprises avec des facilités accordées aux entreprises qui investissent, une augmentation de la politique de crédit pour les PME, des prix bloqués pour l'énergie. Des mesures ont également été

¹ Pour la suite de l'étude, le cours de 4 Zloty = 1 Euro sera utilisé.

prises pour enrayer les effets de la crise sur l'emploi avec des aides financières accordées aux entreprises pour éviter les licenciements.

Aujourd'hui la Pologne fait face à de nombreux défis dans le domaine économique dont la mise en place de conditions pour une croissance durable et l'adoption de l'euro. D'après le ministre des finances Jacek Rostowski ce passage à la monnaie commune ne devrait pas arriver avant la fin de l'année 2015. On attend pour la Pologne une croissance forte car elle est le plus gros bénéficiaire des fonds de cohésion de l'UE. D'autre part, elle reçoit d'importants flux d'investissements directs étrangers.

Le PIB polonais est généré par le secteur industriel (31,7 %), les services (65,5 %) et l'agriculture (2,8 %), alors que le PIB par tête varie en fonction des régions. Le PIB le plus élevé a été généré en Mazovie (21,6 % du PIB polonais), où le principal contributeur demeure Varsovie, qui à elle seule génère environ 13 % du PIB polonais. Le PIB par tête à Varsovie est trois fois plus élevé que la moyenne polonaise.

Le solde budgétaire est toujours déficitaire malgré la politique de réduction des fonds de pension mise en place. Les nombreux allègements fiscaux mis en place n'ont pas été compensés.

En vue de l'adoption de l'Euro, la Pologne doit mettre en place des réformes structurelles et trouver les moyens de stabiliser son économie sans avoir recours à la politique monétaire.

- Situation commerciale de la Pologne

Le déficit de la balance commerciale est une caractéristique constante pour la Pologne et son économie de marché depuis 1990. Ceci résulte du fait que la Pologne importe des produits à plus forte valeur ajoutée que ceux qu'elle exporte. Avec le passage de l'économie planifiée à l'économie de marché, la structure du commerce extérieur polonais a été radicalement modifiée. Auparavant, le plus important partenaire était l'URSS. Dès 1990, l'Allemagne est devenu le partenaire commercial le plus important, ce qui est toujours le cas à ce jour. En 2010, 23,9 % des exportations de la Pologne et 20,9 % de ses importations étaient dirigées vers et depuis l'Allemagne. Aucun autre pays ne dépasse les 10 % quel que soit le type d'échange.

Les autres pays importants pour les importations sont : la Russie (9,7 %), la Chine (8,1 %), l'Italie, la France et la République tchèque. Les exportations polonaises sont dirigées vers : la France (6,2 %), l'Italie (6 %), la Grande Bretagne, la République tchèque et la Russie.

La récession économique globale a un fort impact sur le commerce extérieur de la Pologne. Entre janvier et avril 2009 les exportations ont diminué de 5 % et les importations de presque 14 % (avec des calculs effectués en zlotys polonais). La baisse générale a contribué à l'augmentation de la participation des partenaires les plus importants concernant l'export. Pour les importations, la Chine a pris des parts de marché, avec une hausse de 10 % lors de la même période. Tous les autres partenaires majeurs en matière d'importation ont vu leur part diminuer.

- Situation énergétique de la Pologne

La Pologne est le plus gros producteur de charbon de l'Union européenne et 90 % de son électricité provient de cette source. Toutefois, le gouvernement s'est engagé à diminuer de 60 % la contribution de cette source pour la production d'électricité et à ne pas augmenter l'exploitation des mines.

La Pologne possède des gisements limités de pétrole brut et de gaz naturel. En 2008, la quantité totale de pétrole brut extraite en Pologne s'élevait à environ 740 000 tonnes et 21 millions de tonnes ont été importées. Concernant le gaz naturel, l'exploitation nationale (plus de cinq millions de mètres cubes) ne couvre qu'environ 40 % de la demande.

En raison de l'insuffisance des gisements de gaz naturel et de pétrole, la Pologne doit avoir recours aux importations pour répondre à ses besoins énergétiques. Jusqu'à 95 % des importations de pétrole et de gaz proviennent de Russie. Il y a quelques gazoducs et un oléoduc en Pologne pour la plupart des pipelines de transit vers d'autres pays d'Europe. Les pays de transit entre la Russie et la Pologne sont la Biélorussie et l'Ukraine.

Il existe plusieurs plans et projets visant à diversifier les sources d'approvisionnement en gaz et en pétrole. Les autorités compétentes réfléchissent à la construction de nouveaux pipelines, depuis le Caucase ou les pays scandinaves, par exemple, ou à la construction de centres de stockage du gaz dans les ports de la Baltique. De récents rapports indiquent que la Pologne pourrait avoir d'importantes ressources de gaz de schiste. Ces réserves sont évaluées par les géologues et les consultants en énergie à 3 000 milliards de m³, qui pourrait faire de la Pologne un nouvel exportateur de gaz.

Malgré l'accident nucléaire de Fukushima et la décision de certains pays de se retirer du nucléaire, la Pologne a réaffirmé son intention de poursuivre son programme nucléaire. Ce dernier doit doter la Pologne de deux centrales nucléaires d'une capacité de 6GW d'ici 2030 et dont la première devrait être opérationnelle pour 2020. C'est le groupe énergétique étatique Polska Grupa Energetyczna (PGE) qui supporte l'investissement de ces centrales.

1.2 Présentation synthétique de la politique des transports de fret

1.2.1 Politique de développement des infrastructures et financement

Après des années de sous investissement, la rénovation des infrastructures de transport existantes et la construction d'infrastructures nouvelles représentent une importante priorité d'action en vue d'accroître la mobilité de la main d'œuvre et d'améliorer la compétitivité de la Pologne. Cet objectif est d'autant plus réalisable que le pays bénéficie d'un volume substantiel de fonds structurels et de fonds de cohésion de l'UE au cours de la période de programmation 2007-2013. Outre que l'utilisation des fonds européens est soumise à un calendrier restreint, le championnat d'Europe de football que la Pologne organisera conjointement avec l'Ukraine en 2012 impose une contrainte temporaire supplémentaire sur de nombreux projets d'investissement.

Lourdement tributaire du **transport routier**, la Pologne est dépourvue d'un réseau autoroutier efficace. Malgré les récents efforts du gouvernement et les fonds européens attribués aux projets de construction d'autoroutes, les principales grandes villes ne sont toujours pas connectées par des autoroutes. Dans le **secteur ferroviaire**, la Pologne dispose d'un réseau dense, bien organisé et majoritairement électrifié. Le matériel roulant comme le réseau d'infrastructures nécessitent d'importants investissements de rénovation. De surcroît, il faut revitaliser les **transports maritimes** mais aussi agrandir et moderniser les installations aéroportuaires afin de faire face à une croissance du marché des **transports aériens**².

1.2.2 Les infrastructures et leur utilisation

Routes :	383 981 km dont 849 km d'autoroutes au 31/12/2009
Densité de routes :	1,23 km/km ² (en France : 1,77km/km ²)
Voies ferrées :	20 360 km dont 11 956 km électrifiées
Voies navigables :	3 660 km

Les projets d'infrastructures en cours de réalisation sont les suivants :

- L'autoroute A1 qui reliera la ville de Gdansk au nord du pays à la frontière tchèque au sud. Actuellement en construction. La fin des travaux est prévue pour 2012.

² Source : OCDE :

http://www.oecd.org/LongAbstract/0,3425,fr_33873108_33873739_41423349_1_1_1_1,00.html

- Certains tronçons de l'autoroute A2, en construction, permettront de traverser le pays en horizontal et relier l'Allemagne à l'Ouest, à la Biélorussie, à l'Est, en passant par les grandes villes comme Poznań, Lodz et Varsovie.
- L'autoroute A4 d'une longueur finale prévue de 670 km est partiellement en service. Le tiers du projet restant devrait s'achever vers 2013 et permettre de rejoindre l'Ukraine depuis l'Allemagne.
- Les autoroutes A6, A8 et A18, d'une longueur totale de 110 km, sont des anciennes infrastructures construites par les Allemands qui devraient être élargies et rénovées dans les prochaines années.
- Un projet de contournement de la capitale est actuellement en cours de réalisation.







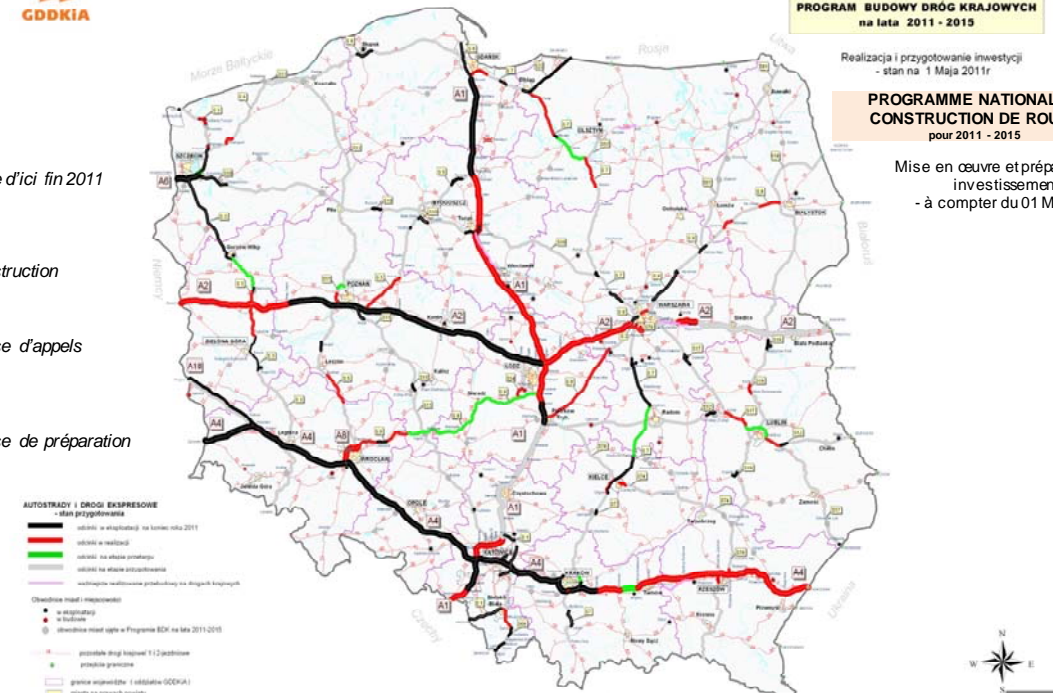
**PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH
na lata 2011 - 2015**

Realizacja i przygotowanie inwestycji
- stan na 1 Maja 2011r

**PROGRAMME NATIONAL DE
CONSTRUCTION DE ROUTE
pour 2011 - 2015**

Mise en œuvre et préparation des
investissements
- à compter du 01 Mai 2011

-  Route en service d'ici fin 2011
-  Sections en construction
-  Sections en phase d'appels d'offre
-  Sections en phase de préparation



Le tableau suivant présente les parts modales des transports routier, ferroviaire et fluvial de fret :

Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2009

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	1 170 478	180 742	80,5%
Rail	200 819	43 445	19,4%
Voies navigables	3 374	202	0,1%

Source : Eurostat et Office Central de Statistiques Polonais, GUS

1.3 Données de cadrage du secteur du TRM

1.3.1 Le pavillon de TRM polonais en 2010

Structure du TRM sous pavillon polonais en Europe (UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein), 2010

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Vehicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	1 276 672	210 846	100%	165	20 286
Transport national	1 122 942	86 154	40,9%	77	7 033
Transport international*	153 729	124 692	59,1%	811	8 072
dont transport international marchandises chargées en Pologne	52 495	45 851	21,7%	873	3 259
dont transport International marchandises déchargées en Pologne	48 186	43 409	20,6%	901	2 712
dont transport international entre pays tiers	36 798	31 044	14,7%	844	1 803
dont transitant en Pologne	nd	nd	nd	nd	nd
dont cabotage	16 251	4 388	2%	270	298

Source : Eurostat

*sur le territoire national et en UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein

Le transport international représente 12 % des tonnages transportés par les entreprises de TRM Polonaises. Si l'on prend en compte les tonnes par kilomètre parcourus, le transport international de marchandises représente alors 59,1 %.

Concernant la structure du transport international, on remarque que les flux sortant prédominent sur les flux entrant, et ce alors que la balance commerciale est déficitaire. Cela confirme le fait que la Pologne exporte des produits plus lourds et à moindre valeur ajoutée que ceux qu'elle importe.

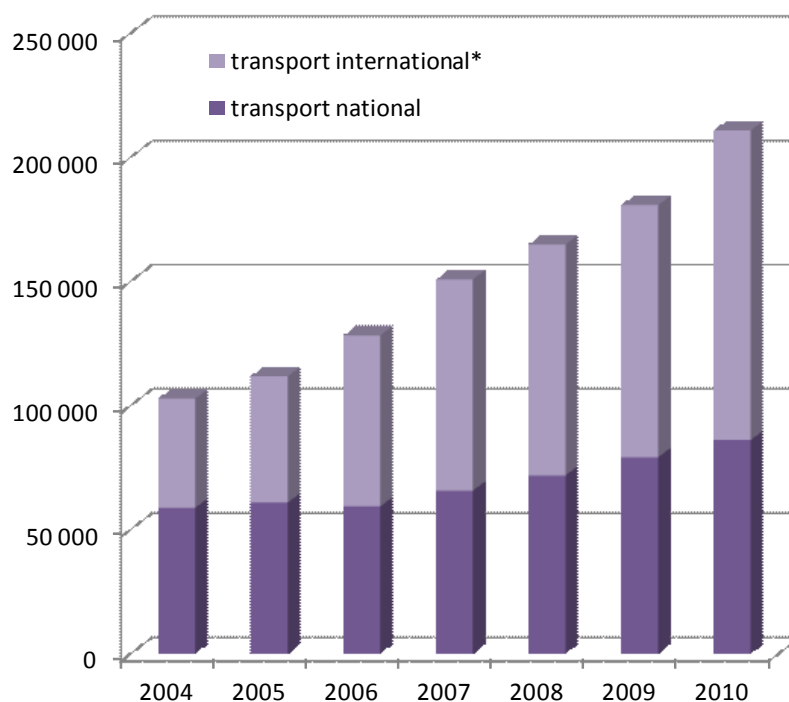
Evolution du TRM sous pavillon polonais en Europe (UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein), millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TOTAL	102 807	101 826	128 315	150 879	164 930	180 742	210 846
transport national	58 825	60 940	59 420	65 769	71 917	79 208	86 154
transport international*	43 982	50 886	68 895	85 110	93 013	101 534	124 692
dont transport international marchandises chargées en Pologne	20 500	20 570	26 245	31 003	33 801	36 137	45 851
dont transport International marchandises déchargées en Pologne	17 995	19 018	23 953	31 421	33 691	34 299	43 409
dont transport international entre pays tiers	4 982	10 645	17 425	21 589	24 567	28 497	31 044
dont cabotage	506	653	1 273	1 098	954	2 601	4 388

Source : Eurostat

*sur le territoire national et en UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein

Evolution du TRM sous pavillon polonais en Europe(UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein), en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport international : 18,96 %

Taux de croissance annuel moyen du transport national : 6,57 %

Source : Eurostat

On remarque avec ce graphique que le TRM sous pavillon polonais a connu une progression importante depuis l'entrée de la Pologne dans l'Union Européenne en 2004. Cette progression est beaucoup plus marquée pour le transport international dont la croissance annuelle moyenne est de 18,96 %.

Le transport routier international de marchandises s'est fortement accru entre 2004 et 2008 avec des taux de croissance annuel de plus de 35 % pour 2006. Le taux de croissance a ensuite diminué entre 2008 et 2010 de plus de 14 points en raison de la crise économique tout en restant au dessus des 9 % de croissance annuelle. La Pologne retrouve en 2010 un taux de croissance du transport international supérieur à 20 %.

TRM du pavillon polonais en Europe (UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein) selon la nature du transport, 2010

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne
	milliers de t	millions de t.km	%	km
Total	1 276 672	210 846	100%	165
Compte propre	487 576	32 337	15%	66
dont transport national	476 822	25 883	12%	54
dont transport international*	10 754	6 454	3,1%	600
dont transport international marchandises chargées en Pologne	5 553	3 415	1,6%	615
dont transport International marchandises déchargées en Pologne	4 122	2 418	1,1%	587
dont transport international entre pays tiers	567	487	0,2%	859
dont cabotage	511	134	0,1%	262
Compte d'autrui	789 096	178 509	85%	226
dont transport national	646 120	60 271	29%	93
dont transport international*	142 976	118 238	56%	827
dont transport international marchandises chargées en Pologne	46 942	42 436	20%	904
dont transport International marchandises déchargées en Pologne	44 064	40 991	19%	930
dont transport international entre pays tiers	36 231	30 557	14%	843
dont cabotage	15 739	4 254	2,0%	270

Source : Eurostat

*sur le territoire national et en Europe (UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein)

TRM total du pavillon polonais en Europe (UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein) par tranches de distance, 2010

	TOTAL	dont	
		Compte Propre	Compte d'autrui
Total en tonnes	1 276 672	487 576	789 096
dont			
0 - 49 km	686 859	323 303	363 556
50 - 149 km	254 028	103 940	150 088
150 - 499 km	216 895	52 575	164 320
500 km et plus	118 890	7 758	111 132
Total en t.km	210 842	32 335	178 507
dont			
0 - 49 km	10 619	4 953	5 666
50 - 149 km	21 430	8 386	13 044
150 - 499 km	58 102	12 540	45 562
500 km et plus	120 692	6 457	114 235

Source : Eurostat

Structure du TRM total du pavillon polonais en Europe (UE+Norvège+Suisse+Liechtenstein) par tranche de distance, en %

	TOTAL	dont	
		Compte Propre	Compte d'autrui
Total en tonnes	100,0%	100,0%	100,0%
dont			
0 - 49 km	53,8%	66,3%	46,1%
50 - 149 km	19,9%	21,3%	19,0%
150 - 499 km	17,0%	10,8%	20,8%
500 km et plus	9,3%	1,6%	14,1%
Total en t.km	100,0%	100,0%	100,0%
dont			
0 - 49 km	5,0%	15,3%	3,2%
50 - 149 km	10,2%	25,9%	7,3%
150 - 499 km	27,6%	38,8%	25,5%
500 km et plus	57,2%	20,0%	64,0%

Source : Eurostat

TRM du pavillon polonais par charge utile* et par type de transport, 2010

	millions t.km	Structure
TOTAL	210 846	100%
dont		
véhicules de CU jusqu'à 3,5t	1 635	0,78%
véhicules de CU de 3,6t à 9,5t	9 115	4,32%
véhicules de CU de 9,6t à 15,5t	13 424	6,37%
véhicules de CU de 15,6t à 20,5t	25 912	12,29%
véhicules de CU de 20,6t à 25,5t	108 933	51,66%
véhicules de CU de 25,6t à 30,5t	51 648	24,50%
véhicules de CU de 30,6t et plus	180	0,09%
Compte propre	32 337	100%
dont		
véhicules de CU jusqu'à 3,5t	735	2,27%
véhicules de CU de 3,6t à 9,5t	4 394	13,59%
véhicules de CU de 9,6t à 15,5t	5 020	15,52%
véhicules de CU de 15,6t à 20,5t	4 432	13,71%
véhicules de CU de 20,6t à 25,5t	11 097	34,32%
véhicules de CU de 25,6t à 30,5t	6 647	20,56%
véhicules de CU de 30,6t et plus	nc	nc
Compte d'autrui	178 509	100%
dont		
véhicules de CU jusqu'à 3,5t	900	0,50%
véhicules de CU de 3,6t à 9,5t	4 720	2,64%
véhicules de CU de 9,6t à 15,5t	8 405	4,71%
véhicules de CU de 15,6t à 20,5t	21 480	12,03%
véhicules de CU de 20,6t à 25,5t	97 836	54,81%
véhicules de CU de 25,6t à 30,5t	45 000	25,21%
véhicules de CU de 30,6t et plus	168	0,09%

Source : Eurostat

* La source ne permet de distinguer les camions des véhicules articulés

Cabotage en Pologne et cabotage du pavillon polonais
Cabotage

millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cabotage du pavillon polonais	506	653	1 273	1 098	954	2 600	4 387
Cabotage en Pologne	42	36	22	17	43	42	180

Source : Eurostat

Entreprises de TRM polonaises (Données 2010 non disponibles)

Entreprises de TRM par nombre de véhicules

	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL	70 383	76 670	81 275	78 664	75 034
dont					
exploitant 1 véhicule	55 106	60 026	63 632	61 541	56 328
exploitant 2 à 5 véhicules	13 776	15 006	15 908	15 385	14 082
exploitant 6 à 9 véhicules	745	802	785	424	308
exploitant 10 à 19 véhicules	440	492	540	812	1 160
exploitant 20 à 49 véhicules	263	272	323	391	647
exploitant 50 véhicules ou plus	53	72	87	111	164

Source: Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM a fortement augmenté jusqu'en 2007. A partir de 2008, suite aux effets de la crise économique de 2008, le nombre d'entreprises de TRM a diminué.

La majorité des entreprises de TRM possède une flotte de véhicules inférieure à 5 véhicules. Toutefois on remarque que les catégories d'entreprises de TRM disposant de plus de 10 véhicules sont celles qui connaissent les taux de croissance les plus importants, ce qui témoigne d'une tendance à la concentration du secteur.

Entreprises du TRM par classe d'effectifs

	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL	70 383	76 670	81 275	78 664	75 034
dont					
classe d'effectif de 1 à 9 employés	68 765	74 832	79 265	76 489	72 689
classe d'effectif de 10 à 19 employés	830	955	1 008	1 045	1 079
classe d'effectif de 20 à 49 employés	561	628	700	780	903
classe d'effectif de 50 employés et plus	227	255	302	350	363

Source: Eurostat

Effectif des entreprises de TRM selon la taille de l'entreprise

	2005	2006	2007	2008	2009
Effectif total (personnes occupées)	196 812	226 932	245 104	267 217	257 644
dont classe d'effectifs de 1 à 9 employés	138 034	158 081	163 732	179 664	164 605
dont classe d'effectifs de 10 à 19 employés	11 632	13 196	14 010	14 795	16 388
dont classe d'effectifs de 20 à 49 employés	16 400	18 366	20 963	23 329	26 343
dont classe d'effectifs de 50 employés et plus	30 746	37 289	46 399	49 429	50 308

Source : Eurostat

Répartition en pourcentages de l'effectifs des entreprises selon la taille de l'entreprise

	2005	2006	2007	2008	2009
Effectif total (personnes occupées)	196 812	226 932	245 104	267 217	257 644
dont classe d'effectifs de 1 à 9 employés	70,1%	69,7%	66,8%	67,2%	63,9%
dont classe d'effectifs de 10 à 19 employés	5,9%	5,8%	5,7%	5,5%	6,4%
dont classe d'effectifs de 20 à 49 employés	8,3%	8,1%	8,6%	8,7%	10,2%
dont classe d'effectifs de 50 employés et plus	15,6%	16,4%	18,9%	18,5%	19,5%

Source : Eurostat

La majorité des entreprises de TRM polonaises emploie moins de 5 salariés. Toutefois ce sont les catégories d'entreprises de plus de 10 salariés qui ont connu des taux de croissance les plus forts.

Entreprises de TRM international polonais

Nombre d'entreprises de transport routier international et de véhicules de 2000 à 2011

Année	Entreprises	Croissance des entreprises	Véhicules	Croissance de la flotte
2000	7 480	-	23 883	-
2001	7 774	3,93%	25 705	7,63%
2002	8 528	9,70%	27 854	8,36%
2003	8 716	2,20%	31 927	14,62%
2004	9 757	11,94%	41 119	28,79%
2005	11 835	21,30%	59 706	45,20%
2006	13 534	14,36%	72 576	21,56%
2007	16 311	20,52%	92 283	27,15%
2008	20 481	25,57%	112 174	21,55%
2009	23 278	13,66%	126 785	13,03%
2010	24 296	4,37%	132 402	4,43%
2011*	25 640	5,53%	143 323	8,25%

Source : Rapport ITS, Freight motor transport, 2010

*Donnée pour août 2011

Nombre d'entreprises TRM international par flotte de véhicule en 2009

Nb de véhicules	Nombres		%	
	Entreprises	Véhicules	Entreprises	Véhicules
1	6 125	5 853	26%	4,6%
2 à 4	9 993	26 046	43%	21%
5 à 10	4 724	30 327	20%	24%
11 à 20	1 518	20 465	7%	16%
21 à 50	688	19 893	3,0%	16%
51 à 100	166	10 770	0,7%	8%
Plus de 100	64	13 431	0,3%	11%
Total	23 278	126 785	100%	100%

Source : Rapport ITS, Freight motor transport, 2010

(Données 2010 non disponibles)

Les données sur les entreprises de TRM international témoignent d'une croissance continue du nombre d'entreprise depuis 2000. Le taux de croissance annuel moyen des entreprises de TRM international depuis 2000 est près de 12 %. Le nombre d'entreprise a toutefois nettement progressé à compter de 2004. Il a légèrement diminué entre 2008 et 2009 et de façon plus marquée à partir de 2010. Les entreprises ayant une flotte inférieure à 5 camions constituent près de 70 % des entreprises de TRM international.

Concernant la flotte de véhicules utilisés pour le transport international, celle-ci a augmenté en moyenne de 18 % par an depuis 2000. Les années 2004- 2008 sont également marquées par une forte progression de la flotte avec en 2005 une hausse de plus de 45 % du nombre de véhicules utilisés pour le transport international.

En matière d'effectifs, les entreprises de TRM polonaises emploient en 2009 257 644 salariés. Parallèlement à l'accroissement du nombre d'entreprises de TRM, le nombre d'employés a augmenté en moyenne de 7 % par an de 2005 à 2009. De 2008 à 2009, le secteur a enregistré une baisse du nombre d'employés dans le secteur du TRM.

Les entreprises ayant moins de 5 employés représentent plus de 60 % des entreprises de TRM. Toutefois, ce sont les entreprises de plus de 20 salariés qui enregistrent les plus fortes hausses du nombre d'effectifs.

2 Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Pologne

2.1 Présentation de l'organisation du secteur

Les différentes parties en présence sont :

- L'association professionnelle des entreprises de TRM
- Les syndicats ouvriers
- L'Institut de transport routier
- L'Inspection du transport routier

2.1.1 L'association professionnelle des entreprises de TRM international, le ZMPD

Le ZMPD a été créé en 1957 et compte aujourd'hui au total plus de 4500 entreprises membres avec un parc de véhicules circulant à l'international estimé à 70 000 camions sur un total de 126 000 camions circulant à l'international en Pologne, ce qui représente 56 % du marché. Le ZMPD est membre de l'IRU. Il n'a pas de représentations régionales.

Le ZMPD a pour principales missions :

- Aider les entreprises membres dans les opérations de transport à l'international en relayant toutes les informations qui leur sont nécessaires.
- Assister les entreprises membres en cas de problèmes rencontrés sur la route à l'international.
- Participer à la production législative. Le ZMPD est consulté par différents organismes nationaux et européens légiférant sur le transport routier de marchandises. Il ne dispose cependant pas de représentation à Bruxelles.

En plus de ces missions, le ZMPD est l'unique distributeur de carnets TIR en Pologne.

Le ZMPD ne dispose pas véritablement de cellules de recherche et ne réalise pas d'analyse de coûts. En fonction des besoins, il fait appel à différents organismes pour la production de statistiques tels que l'ITS (Instytut Transportu Samochodowego – Institut du transport routier), le GITD (Inspection du transport routier) et des experts externes.

Il existe environ une trentaine d'organisations professionnelles pour le transport routier de marchandises en Pologne dont les membres sont des transporteurs nationaux et internationaux. Ces organisations sont principalement locales. Le ZMPD se positionne comme l'organisation la plus ancienne et la plus importante.

2.1.2 Les syndicats ouvriers

Il existe en Pologne des syndicats de conducteurs tels que *NZZ Kierowców* ou encore *ZZ Kierowców w Polsce*.

Toutefois ceux-ci regroupent également le secteur du transport routier de passager.

D'après le ZMPD, un nombre très minoritaire de conducteurs adhère à ces syndicats, le recours à ceux-ci intervenant que dans les situations de conflit avec les employeurs.

2.1.3 L'Institut de Transport Routier, ITS

L'Institut de Transport Routier (*Instytut Transportu Samochodowego*, ITS) est un institut de recherche indépendant sur le transport routier, dont les objectifs sont les suivants :

- L'amélioration du fonctionnement et de l'organisation du transport routier.
- La réduction des externalités négatives du transport routier notamment en termes de sécurité et d'environnement.

- Le développement de solutions technologiques pour l'industrie automobile y compris l'amélioration du matériel roulant et des équipements.

L'objet de l'Institut est de mener, coordonner et diffuser les travaux de recherche et développement dans le domaine du transport routier.

En outre, l'Institut du Transport Routier est l'organisme en charge de l'organisation des examens permettant l'obtention du certificat de capacité professionnelle.

Il est composé d'un conseil scientifique de 20 membres, élus par des universitaires pour un mandat de 4 ans. Le conseil scientifique actuel a été institué en 2008 et sera renouvelé en 2012.

Le président actuel de l'Institut du Transport Routier est le professeur George Merkisz.

2.1.4 L'Inspection du Transport Routier, GITD

2.1.4.1 Objectifs et mission de l'Inspection du Transport Routier

Etabli par la loi du 06 septembre 2001 sur le transport routier, l'Inspection du Transport Routier (*Glówny Inspektorat Transportu Drogowego, GITD*) a pour mission d'assurer une concurrence loyale dans le domaine de la route, d'améliorer la sécurité routière et de protéger l'environnement.

Le GITD dispose d'une antenne spécialisée dans le transport routier international, Bureau pour le transport routier international (*Biuro do Spraw Transportu Miedzynarodowego*). C'est cette entité qui attribue notamment les autorisations étrangères et les licences pour le transport international.

Les activités de contrôle et de surveillance de l'Inspection du Transport Routier contribuent à :

- Améliorer la sécurité dans le transport routier
- Améliorer les conditions sociales dans le secteur du transport routier
- Prévenir la dégradation des routes
- Assurer le respect des conducteurs et entreprises de transport routier
- Empêcher les violations des règles du marché en raison d'une concurrence déloyale
- Protéger l'environnement
- Améliorer le système de gestion de la qualité
- Empêcher la corruption

L'Inspection du Transport Routier est habilité à effectuer des contrôles sur la route ou dans les locaux de l'entreprise portant principalement sur :

- Les documents et le respect des conditions de détention des licences et autorisation
- Le respect des règles de circulation
- L'état technique des véhicules
- Le respect des dispositions relatives au temps de travail et temps de conduite
- Le respect des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses, d'animaux, de denrées périssables
- Le contrôle des carburants utilisés

2.1.4.2 Organisation de l'Inspection du Transport Routier

L'Inspection du transport routier interagit avec différents organismes tels que la Police, les gardes frontières, les douanes, les services vétérinaires, l'inspection national du travail, l'inspection du commerce.

Alors que les services de polices assurent des contrôles liés à la sécurité routière, l'inspection du transport routier permet de superviser l'ensemble du marché du transport routier. L'Inspection du transport routier dépend du Ministre compétent dans les transports. Ses statuts et son fonctionnement sont définis par voie de décret par le Conseil des Ministres.

Elle est organisée de manière décentralisée avec :

- Un inspecteur en chef nommé par le Ministre compétent dans les transports qui dirige l'Inspection du Transport Routier et coordonne, supervise, surveille les inspecteurs locaux.
- Un réseau d'inspecteurs localisés dans les 16 Voïvodies. 570 inspecteurs ont été recensés sur le site internet de l'Inspection. Un inspecteur local en chef est nommé par le gouverneur et supervise l'ensemble des inspecteurs locaux.

Le fonctionnement des inspections locales est défini conjointement par le Ministre compétent des transports et le Ministre de l'administration publique.

2.2 Présentation de l'organisation du marché

2.2.1 Grandes étapes du développement du TRM en Pologne

D'après l'ITS, il est possible de distinguer différentes étapes dans le développement du transport routier de marchandises en Pologne, ces étapes étant fortement corrélées à la libéralisation de l'économie polonaise

- 1989 – 1991 : durant ces années, diverses lois sur l'activité économique et sur la privatisation des entreprises publiques sont entrées en vigueur, supprimant ainsi toutes les barrières à l'entrée et sortie de biens et services. De ce fait, toute personne pouvait créer et exercer une activité économique sans barrières administratives ou financières. Sans se référer spécifiquement au secteur du transport, ces lois ont créé les conditions simples d'exercice d'une activité économique.
- 1992 – 1997 : pour régler un marché en plein développement, une loi sur le transport international a été adoptée et établit des barrières à l'entrée du marché de transport international. A compter de 1992, tout transporteur qui souhaite exercer une activité de transport à l'international doit posséder une concession attribuée par le ministre des transports par véhicule et non par entreprise. Pour obtenir cette concession, le transporteur doit prouver sa capacité financière et sa capacité professionnelle. Pendant cette période, 23 250 concessions ont été émises dont 19 200 pour l'Union Européenne. Des permis sont aussi nécessaires pour entrer dans certains pays.
- 1998 – 2000 : pendant cette période, des quotas de permis sont mis en place fermant l'accès au marché à de nouveaux opérateurs de transport.
- 2001 – 2004 : la loi sur le transport routier de 2001 est un texte fondamental qui permet de réguler le transport national et international en concordance avec les directives de l'Union européenne. Elle met en place le principe de la licence se substituant à l'ancien système de concessions.
- 2004 – 2009 : depuis l'entrée de la Pologne dans l'Union Européenne, le processus législatif a permis à la Pologne de se mettre en accord avec les directives de l'Union Européenne et de créer ainsi des conditions d'accès au marché non discriminantes.
- Depuis 2009 : L'Union Européenne a mis en place davantage de restrictions pour corriger les abus liés à la libéralisation du marché. Des lois sur l'accès à la profession, sur les conditions de travail et conduite des conducteurs ont été prises en vue d'accroître la sécurité et la qualité des transports. On remarque cependant une croissance forte du transport routier en Pologne et par conséquent du parc de véhicules. En 2004, on recensait 8 980 entreprises de TRM international et une flotte de 44 683 véhicules. En 2009, on recense 23 278 entreprises de TRM international et une flotte de 126 785 véhicules. La libéralisation du marché a également introduit plus de concurrence et donc une baisse des revenus des transporteurs (estimée à

- 30 % par l'ITS). Enfin, la majorité des entreprises de TRM international sont de très petites ou petites entreprises, avec donc de faibles moyens d'investissements : 26 % d'entre elles ont 1 véhicule et 43 % ont 2 à 4 véhicules.

Aujourd'hui la politique de transport de la Pologne s'articule autour des objectifs suivants :

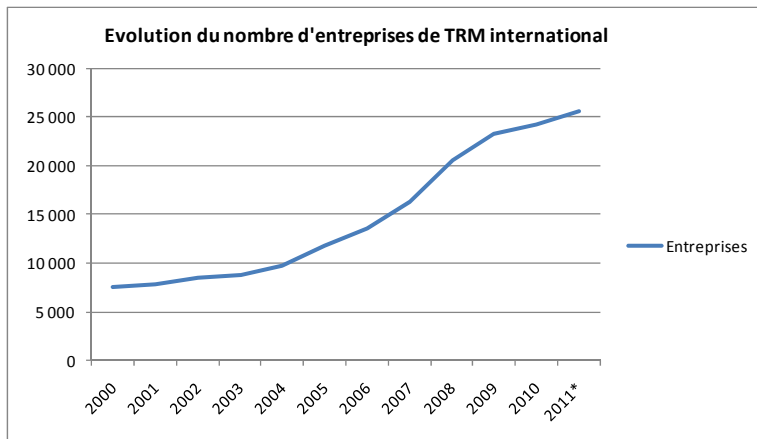
- Réduire les externalités négatives liées à l'accroissement du trafic routier (pollution, sécurité routière, congestion des routes...)
- Promouvoir l'intermodalité et le développement de modes alternatifs

Le ZMPD et l'ITS considèrent aujourd'hui que les principaux obstacles au développement du TRM sont la qualité des infrastructures routières polonaises, les impôts de plus en plus importants et en particulier les droits d'accises, les prix des vignettes qui augmentent.

2.2.2 Typologies d'entreprises

- Structure des entreprises de TRM

Le secteur du TRM en Pologne a connu une croissance forte à la fois des entreprises et du parc de véhicules.



Evolution du nombre d'entreprises de transport routier international de 2000 à 2011*

Année	Entreprises	Croissance des entreprises
2000	7 480	-
2001	7 774	3,93%
2002	8 528	9,70%
2003	8 716	2,20%
2004	9 757	11,94%
2005	11 835	21,30%
2006	13 534	14,36%
2007	16 311	20,52%
2008	20 481	25,57%
2009	23 278	13,66%
2010	24 296	4,37%
2011*	25 640	5,53%

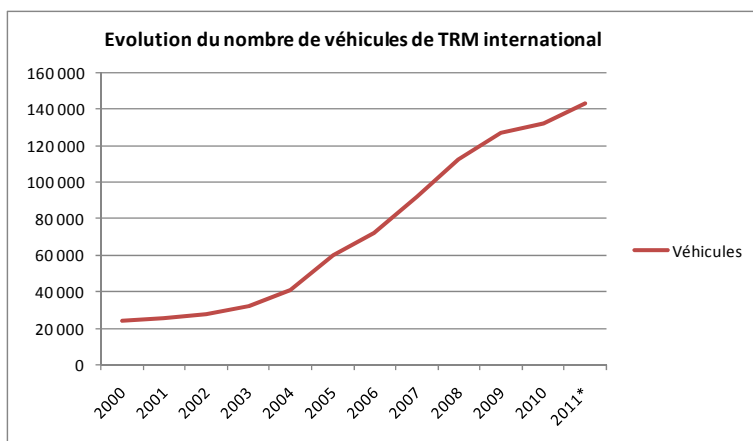
Source: ITS, Rapport Freight motor transport, 2010

*données août 2011

La croissance est particulièrement visible durant la période d'entrée de la Pologne dans l'Union Européenne. En 2005, on recense près de 2000 entreprises de TRM international supplémentaires par rapport à 2004. Après les premières années suivant l'entrée dans l'Union Européenne, on remarque un ralentissement de la croissance du nombre d'entreprises. Selon l'ITS, après une période de boom, les entrepreneurs ont pris des décisions plus prudentes. En 2008, malgré la crise économique, le nombre d'entreprises de TRM international connaît toujours une croissance très forte (25 %) et les premiers signes de ralentissement ne se manifestent qu'en 2009.

Un rapport de COFACE Poland indique également que le nombre de faillites d'entreprises de transport en 2009 s'élève à 61 alors qu'il n'était que de 11 en 2008. Il convient de noter toutefois que plus de 80 % des entreprises polonaises sont des entreprises unipersonnelles qui ne sont pas soumises aux procédures de faillite et donc non comptabilisées dans ces chiffres.

Le nombre de véhicules a connu une croissance relativement stable de 1997 à 2002 et s'est fortement accéléré après 2004. Les facteurs explicatifs sont : la croissance économique, l'ouverture du marché, la baisse des prix de vente pratiqués par les manufacturiers occidentaux et enfin la généralisation des pratiques de leasing pour l'achat des véhicules.



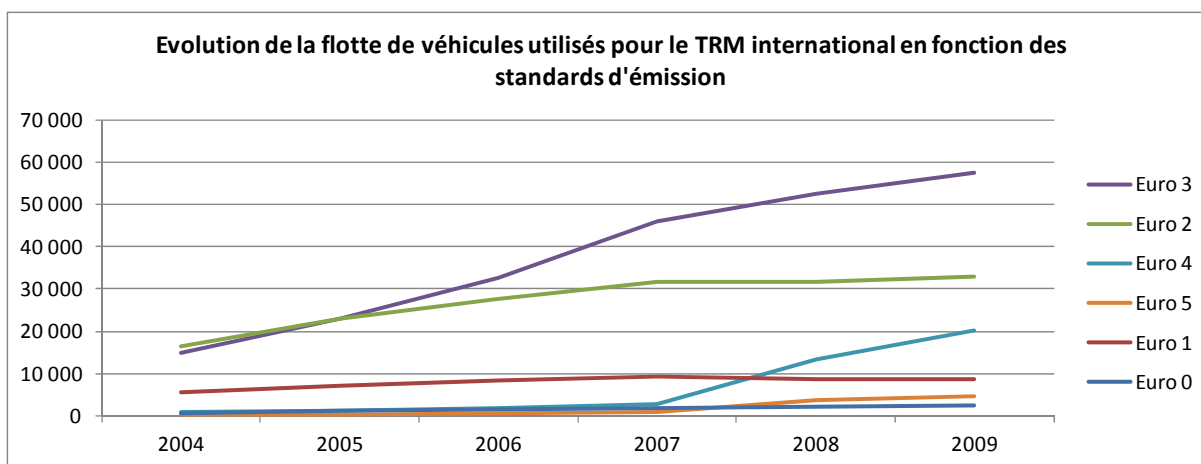
Evolution du nombre de véhicules de transport routier international de 2000 à 2011*

Année	Véhicules	Croissance de la flotte
2000	23 883	-
2001	25 705	7,63%
2002	27 854	8,36%
2003	31 927	14,62%
2004	41 119	28,79%
2005	59 706	45,20%
2006	72 576	21,56%
2007	92 283	27,15%
2008	112 174	21,55%
2009	126 785	13,03%
2010	132 402	4,43%
2011*	143 323	8,25%

Source: ITS, Rapport Freight motor transport, 2010

*donnée août 2011

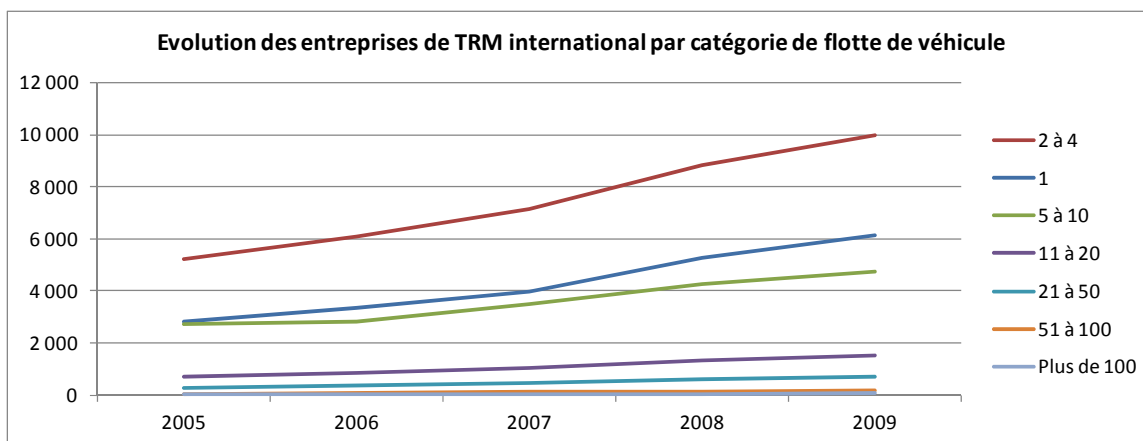
La croissance du nombre de véhicule est allée de pair avec le développement de véhicules répondant aux standards de protections de l'environnement.



Source: ITS, Rapport Freight motor transport, 2010

De 2002 à 2009, les catégories d'entreprises ayant une flotte de véhicules supérieure à 50 ont connu la croissance la plus importante. Cependant leur part dans le nombre total d'entreprises reste mineure. La majorité des entreprises de TRM international sont celles qui ont de 2 à 4 véhicules (43 % du total en 2009). La part des entreprises de TRM international ayant un seul véhicule a fortement diminué passant de 44 % à 26 % entre 2005 et 2009.

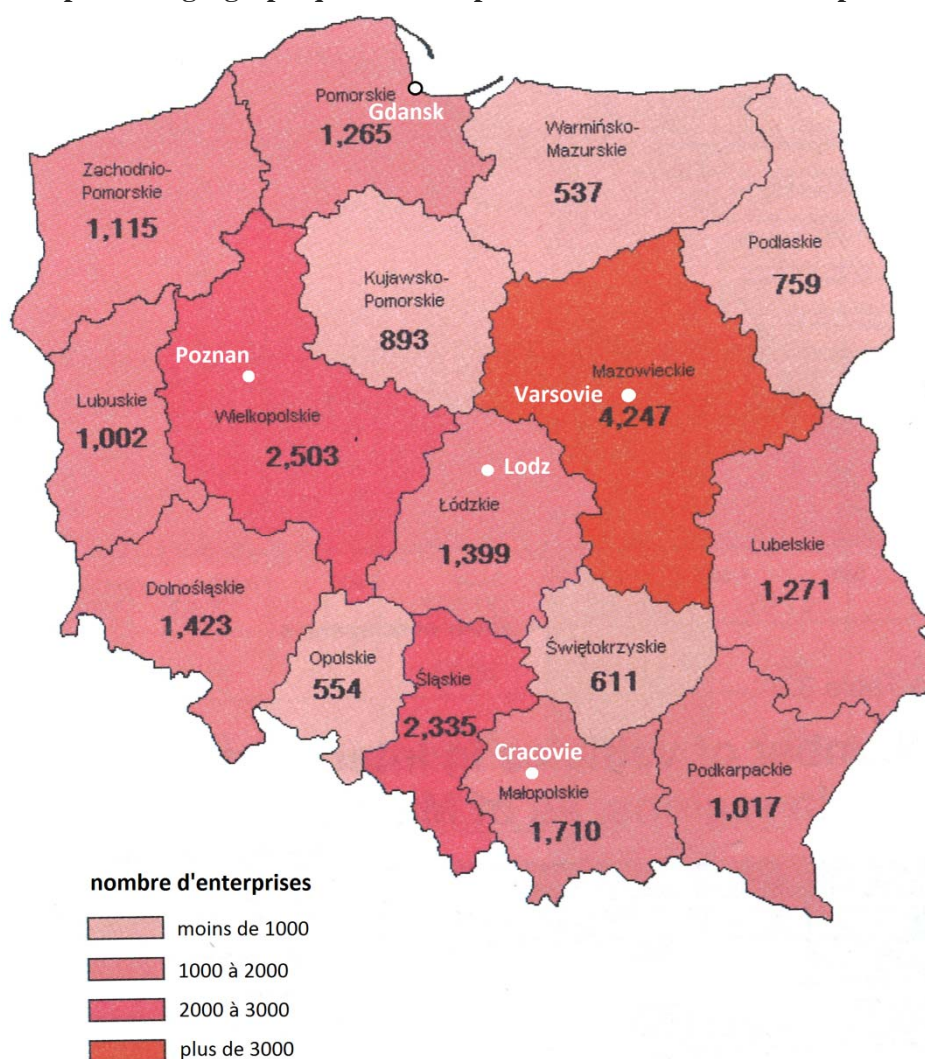
On observe également que le marché du TRM international est de moins en moins fragmenté : en 2004, les entreprises ayant 1 à 4 véhicules concentraient presque 34 % de la flotte tandis qu'en 2009 elles ne concentrent que 25 % de la flotte de véhicules de TRM international.



Source: ITS, Rapport Freight motor transport, 2010

- Répartition géographique des entreprises de TRM

Répartition géographique des entreprises de TRM international polonaises



Source: ITS, Freight Motor Transport, 2010

D'après la carte suivante, on remarque que certains Voïvodies sont plus attractifs pour les entreprises de TRM international. Les explications avancées par l'ITS et le ZMPD pour comprendre cette répartition géographique sont essentiellement liées à l'attractivité économique des Voïvodes.

2.2.3 Poids des conducteurs indépendants

Il existe en Pologne des conducteurs indépendants (auto-entrepreneurs) qui généralement ne possèdent pas de véhicules et fournissent simplement une prestation de service de transport. Le ZMPD n'a pas les chiffres exacts mais considère que le nombre des conducteurs indépendants a fortement diminué depuis 3 ans en raison d'un changement de législation sur les frais de déplacement. Toutes les entreprises de transport peuvent désormais inclure ces frais dans les charges de l'entreprise et diminuer ainsi leur bénéfice imposable. Il semblerait que ce changement de législation ait supprimé l'avantage auparavant réservé aux auto-entrepreneurs en le généralisant à toutes les entreprises ce qui expliquerait la perte d'intérêt de ce statut. De ce fait, les anciens auto-entrepreneurs sont devenus salariés d'entreprises de transport.

Les chiffres exacts sur le nombre de conducteurs indépendants ne sont pas disponibles. Nous avons cependant pu constater pendant les entretiens que cette pratique restait faible car elle ne concernait que 2 entreprises sur les 12 interrogées. En revanche, 50 % des effectifs de ces deux entreprises étaient constitué de conducteurs indépendants.

Les conducteurs indépendants n'étant pas salariés, ils perçoivent une facturation de leur service. Les liens entre ces conducteurs et l'entreprise ne sont pas régis par un contrat de travail mais à un contrat de prestation. Ces conducteurs ne sont pas soumis au droit du travail notamment en ce qui concerne le temps de travail.

Le ZMPD n'a pas connaissance de l'existence de coopératives regroupant les conducteurs indépendants.

2.2.4 Poids de la sous-traitance

La pratique de la sous-traitance est assez généralisée en Pologne. Toutefois les chiffres exacts relatifs à la sous-traitance ne sont pas disponibles.

L'importance du nombre d'entreprises individuelles dans le secteur ainsi que le statut réservé aux conducteurs indépendants laissent supposer une utilisation assez large de la sous-traitance.

2.3 Analyse de la politique de contrôle et d'inspection du transport routier de marchandises

2.3.1 Les contrôles du transport routier de marchandises

Au-delà des inspections réalisées par l'Inspection du transport routier, d'autres contrôles peuvent être effectués par des entités diverses telles que la police, les douanes, les gardes frontières ou encore l'inspection du travail.

De la même manière, l'autorité qui délivre la licence ou les autorisations de transport peut obliger le transporteur à présenter dans un délai fixé les documents qui attestent le bon respect des conditions liées à la détention de ces documents.

Les contrôles effectués sur la route peuvent porter sur les licences, les autorisations de transport ou encore l'attestation de conducteur dans le transport international, les vignettes, les appareils d'enregistrement des temps de conduite ou encore le certificat de capacité professionnelle.

Des contrôles au sein des entreprises de TRM sont également prévus par la loi.

2.3.2 Les statistiques de contrôle du transport routier de marchandises en 2010

Dans le rapport de l'Inspection du transport routier de 2010, un certain nombre de statistiques sur la politique de contrôle sont publiées.

En 2010, 564 inspecteurs de transport routiers ont été employés à contrôler le respect des différentes lois sur le transport routier de marchandises, sur le temps de travail des conducteurs, sur les appareils d'enregistrement des temps de conduite ou sur la circulation routière. Des objectifs en termes de

nombre de contrôles ont été définis par le « Programme cadre de contrôle de l'Inspection du Transport Routier en 2010 ».

2.3.2.1 Statistiques de contrôle sur la route

En 2010, 205 366 contrôles ont été effectués sur la route dont 53 % sur des transporteurs nationaux et 47 % sur des transporteurs étrangers.

La plupart des contrôles réalisés auprès des transporteurs étrangers ont été réalisés dans les Voïvodies frontaliers de la Pologne ou sur les grands axes de transit.

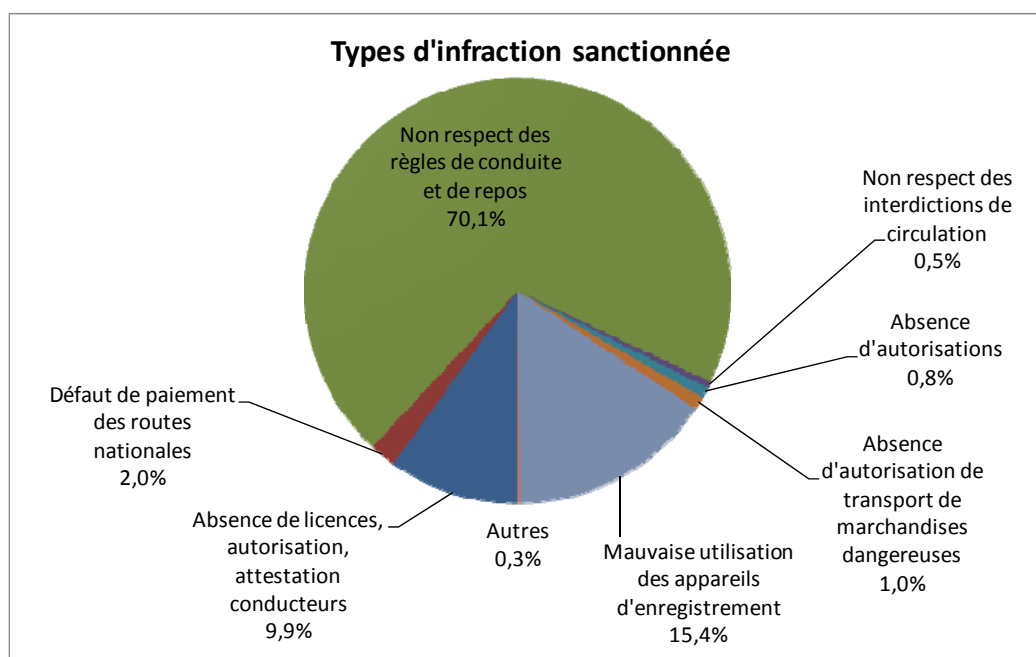
Parmi ces contrôles, 31 630 décisions administratives donnant lieu au paiement d'une amende ont été prises. Le nombre d'amendes pour les transporteurs étrangers est plus élevé mais toutefois les montants des amendes sont inférieurs, ce qui s'explique peut être par des infractions de nature moins grave.

Amendes attribués lors des contrôles sur la route en 2010

Amendes	Nombre d'amendes	Montant en millions de PLN	Montant en millions d'euro
TOTAL	31 628	71,3	17,8
Transporteur polonais	15 122	47,5	11,9
Transporteurs étrangers	16 506	23,8	6,0

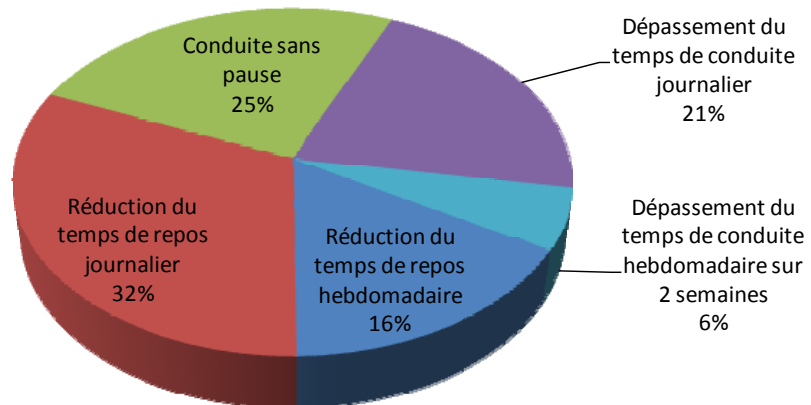
Source : GITD

Concernant les types d'infractions sanctionnées, on observe la répartition suivante :



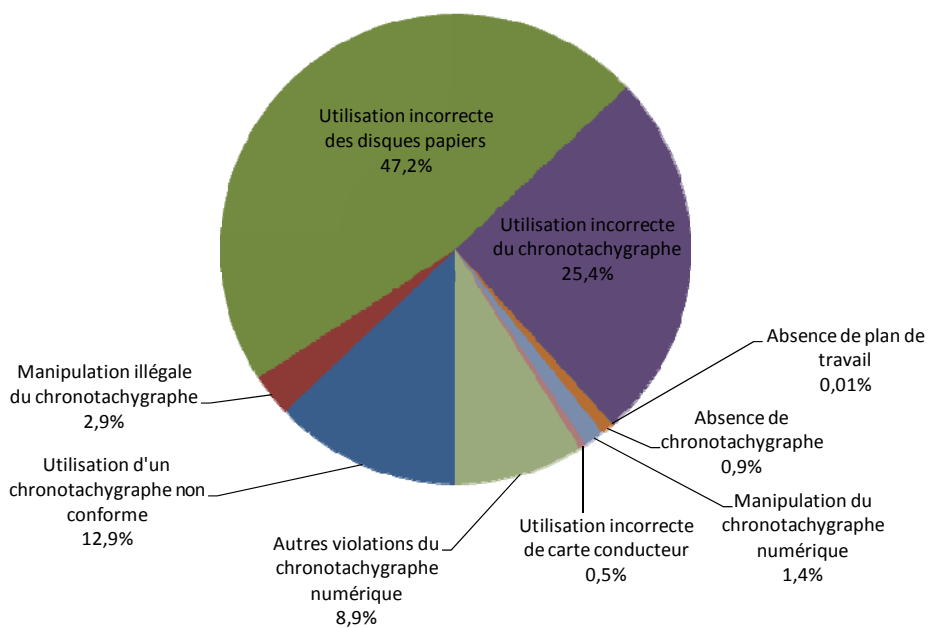
Les violations sur le temps de conduite, de pause et de repos des conducteurs constituent donc la principale infraction. Le non respect des temps de repos journaliers et des pauses est la principale violation constatée.

Types d'infraction au temps de travail des conducteurs



Viennent ensuite les violations des règles d'utilisation des appareils d'enregistrement.

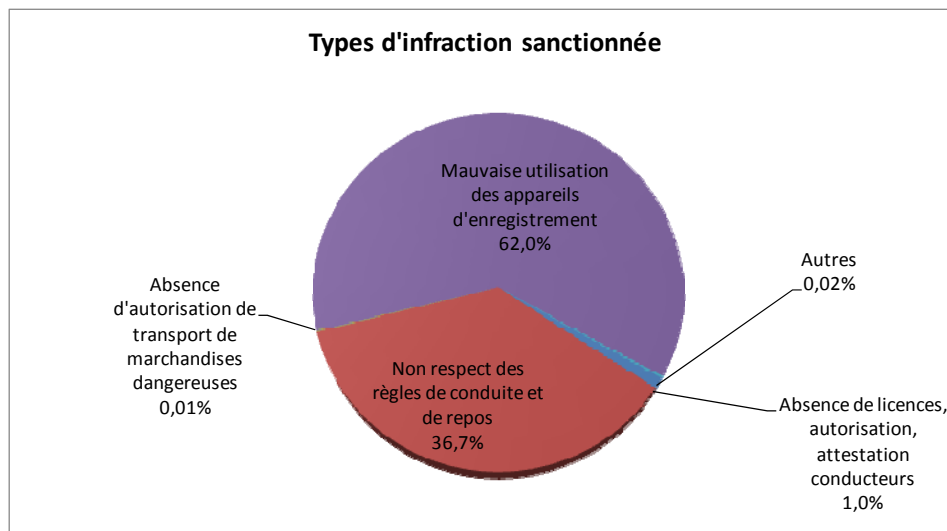
Types d'infraction aux règles d'utilisation du chronotachygraphe numérique



2.3.2.2 Statistiques de contrôle dans les entreprises de transport routier de marchandises

En 2010, le GITD a également réalisé 2 906 contrôles dans les entreprises de transport routier de marchandises.

243 000 infractions ont été constatées dont la répartition est la suivante :



Au total 351 entreprises ont été sanctionnées par un retrait de licence dont 199 entreprises de transport routier international.

2.3.3 La politique de sanction

Différents types de sanction sont appliquées selon la nature de l'infraction.

2.3.3.1 Les sanctions à l'exercice du TRM

L'une des sanctions à l'exercice du TRM concerne le retrait de la licence.

La loi sur le transport routier de 2001 prévoit deux cas de retrait de licence : un retrait complet et un retrait temporaire.

Le retrait complet de la licence intervient dans les cas suivants :

- lorsque le transporteur ne respecte plus les conditions d'obtention de la licence et en particulier l'honorabilité, la situation financière et la capacité professionnelle ;
- lorsque le transporteur a transmis des informations incorrectes pour l'obtention de la licence ;
- lorsque le transporteur a été interdit d'exercer la profession
- lorsque le transporteur n'exerce pas d'activité de transport routier dans les 6 mois qui suivent l'obtention de la licence

Le retrait temporaire de la licence intervient dans les cas suivants :

- lorsque le transporteur ne respecte pas le temps de travail des conducteurs et les temps de repos
- lorsque le transporteur modifie les données du chronotachygraphe
- lorsque le transporteur ne communique pas les informations aux organismes concernés dans les délais
- lorsque le transporteur n'a pas payé les vignettes
- lorsque le transporteur ne respecte pas la réglementation relative aux dimensions et poids du véhicule.

Dans les cas cités ci-dessus, l'entrepreneur se voit retirer un certain nombre de duplicatas de licences. La détermination du nombre de copies conformes de licences à retirer se calcule en fonction de la gravité de l'infraction et du nombre de duplicatas détenus par le transporteur.

A titre d'exemple :

- si le montant total de l'amende liée à l'infraction est supérieur à 30 000 PLN (7 500 €), 10 % des duplicatas de licence sont retirés
- si le montant total de l'amende liée à l'infraction est supérieur à 50 000 PLN (12 500 €), 20 % des duplicatas de licence sont retirés

- si le montant total de l'amende liée à l'infraction est supérieur à 100 000 PLN (25 000 €), 30 % des duplicatas de licence sont retirées
- si le montant total de l'amende liée à l'infraction est supérieur à 300 000 PLN (75 000 €), 40 % des duplicatas de licence sont retirées

La loi polonaise diffère de la réglementation communautaire sur le sort réservé à une première violation des dispositions sur le transport routier. Dans ce cas, la licence n'est pas immédiatement retirée et le transporteur fait l'objet d'un avertissement. Les dispositions sur la licence évoquées précédemment ne s'appliquent donc qu'à partir de la deuxième violation de la réglementation constatée.

Enfin, il convient de noter que dans le cas d'un retrait de licence ou de son duplicata, le transporteur doit attendre 3 ans avant de renouveler sa demande pour l'obtention d'une nouvelle licence.

Dans le cas où le transporteur viole les conditions pour exercer l'activité professionnelle et quand il ne respecte pas les dispositions sur le temps de conduite et de repos des conducteurs, il peut se voir retirer immédiatement la licence.

Le retrait de la licence intervient après un avertissement.

Elle lui est automatiquement retirée s'il modifie sciemment le chronotachygraphe, s'il ne respecte pas la loi sur les caractéristiques techniques des véhicules ou encore s'il n'est pas en règle avec les administrations fiscales et douanières.

2.3.3.2 Les sanctions financières

La loi sur le TRM donne à titre indicatif des grilles d'amendes en fonction des types d'infractions

Nom des infractions	Montant de l'amende (PLN)	Montant de l'amende (EUR)
Exercice du transport routier sans avoir la licence/attestation requise et les violations sur les documents du conducteur		
Exercice du transport routier sans détenir la licence requise	8 000	2 000
Exercice du transport routier par un véhicule qui n'est pas déclaré sur la licence	8 000	2 000
Exercice du transport routier international par un conducteur qui n'est pas ressortissant de l'Union Européenne et qui ne possède pas l'attestation conducteur requise	1 000	250
Exercice du transport routier ou le transport à compte propre avec la violation de l'obligation sur l'équipement du conducteur en documents demandés	500	125
Exercice du transport routier avec la violation sur la documentation sur le travail du conducteur :		
examens de santé et examens psychologiques	500	125
documentation exigée sur le travail du conducteur	500	125
délivrance au conducteur de l'attestation de l'embauche qui atteste la réalisation de toutes exigences définies par la loi	500	125
délivrance de la déclaration qui atteste la réalisation de toutes exigences définies par la loi	500	125
Violations des règlements sur la détention d'autorisation et autres conditions sur le transport de personnes ou marchandises		
Exercice du transport routiersans détenir l'autorisation requise dans un véhicule	8 000	2 000
Exercice du transport routier international sans avoir dans un véhicule de certificat qui atteste le respect du véhicule des exigences de sécurité ou des conditions d'admission à la circulation	8 000	2 000
Cabotage		
Exercice du cabotage sur le territoire de la Pologne sans avoir l'autorisation requise	15 000	3 750
Exercice du transport routier sans avoir payé les routes		
Exercice du transport routier sans avoir payé les routes nationales	3 000	750
Exercice du transport routier avec une attestation de paiement dont la valeur est moindre que celle requise	1 000	250
Exercice du transport routier avec une vignette incorrectement remplie	1 000	250
Violation du règlement sur les temps de conduite et pauses obligatoires		
Réduction des périodes de repos hebdomadaire dans l'exercice du transport routier		
jusqu'à une heure	50	13
Pour chaque heure supplémentaire	100	25
Réduction des heures de repos journalier dans l'exercice du transport routier		
jusqu'à une heure	100	25
Pour chaque heure supplémentaire	200	50
Dépassement du temps maximale de conduite sans interruption dans l'exercice du transport routier		
de 15 à 30 minutes	150	38
au-delà de 30 minutes (pour chaque 30 minutes supplémentaires)	200	50
Dépassement du temps maximal journalier de conduite dans l'exécution du transport routier :		
de 15 minutes à 1 heure	150	38
Pour chaque heure supplémentaire	200	50
Dépassement de la durée de conduite totale pendant la période de deux semaines dans l'exécution du transport routier		
jusqu'à 2 heures	100	25
Pour chaque heure supplémentaire	100	25
Violation du règlement sur le tachygraphe numérique		
L'exercice du transport routier par un véhicule qui n'est pas équipé d'un appareil d'enregistrement numérique	3 000	750
L'exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique qui n'a pas été soumis à l'étalonnage	1 000	250
Dans le cas où après l'expiration de la période de conduite, le conducteur continue le transport routier dans un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement numérique qui fonctionne incorrectement ou qui a cessé de fonctionner	1 000	250
L'exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique qui n'a pas été soumis à l'examen périodique	1 000	250
L'exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique auquel des appareils interdits ont été branchés en provoquant son dysfonctionnement	10 000	2 500
L'exercice du transport routier par un véhicule qui est équipé d'un appareil d'enregistrement numérique mais pour lequel le conducteur qui ne possède pas de carte de conducteur personnelle et valable	1 000	250
Dans le cas où après l'expiration de la période de conduite du véhicule, le conducteur continue le transport routier sans avoir de carte de conducteur valable ou en ayant une carte endommagée	300	75
Une mauvaise manipulation du sélecteur de l'appareil d'enregistrement numérique qui permet changer le type d'activité du conducteur - pour chaque jour	100 max.	25 max
L'exercice du transport routier par un conducteur qui ne possède pas de relevé du tachygraphe requis dans le cas où : la carte de conducteur est endommagée, le conducteur ne possède pas de carte - pour chaque relevé manquant	100	25
La violation de l'obligation concernant le téléchargement des données requises de la carte de conducteur	500	125
La violation de l'obligation concernant le téléchargement des données requises du tachygraphe numérique	500	125
La présentation, pendant le contrôle, de données incomplètes concernant les périodes de l'activité du conducteur - pour chaque jour	300	75
La non présentation, pendant le contrôle à l'entreprise, des données téléchargées du tachygraphe numérique et de la carte de conducteur, stockées normalement dans l'entreprise - pour chaque jour	500	125
Manipulation des données enregistrées sur l'appareil d'enregistrement numérique, sur la carte de conducteur ou sur la carte de l'entreprise	5 000	1 250
Manipulation du fonctionnement de l'appareil d'enregistrement numérique installé dans un véhicule	2 000	500
Dans le cas où le conducteur ne possède pas assez de papier pour l'imprimant, conçu pour l'appareil d'enregistrement numérique et qui est requis pour toute la période de l'exercice du transport routier	500	125

2.4 Formes d'entreprises, conditions et coûts de création

- Structures juridiques

Il existe en Pologne diverses formes juridiques de sociétés dont les principales sont les sociétés à responsabilité limitée (50 000 PLN (12 500 €) de capital minimum), les sociétés anonymes (500 000 PLN (125 000 €, 1 € = 4 PLN) de capital minimum), les sociétés de personnes (sociétés en commandite simple ou par actions, société en nom collectif, société en partenariat), les sociétés civiles, les entreprises individuelles.

95 % des entreprises sont des « entités exerçant une activité économique », soit des petites entreprises individuelles dans lesquelles la responsabilité de l'entrepreneur est illimitée. Ces dernières peuvent employer jusqu'à 100 salariés.

Institué par la loi sur la liberté de l'activité économique de 2004, ce statut offre de nombreux avantages tels que :

- Absence de capital minimum requis pour créer la société
- Simplicité de création, modification et liquidation avec des coûts administratifs peu élevés (pas de frais de notaires...)
- Simplicité de la facturation et de la comptabilité
- Cotisations pour l'assurance sociale moins élevées car elles ne dépendent pas des revenus de la société

Toutefois au-delà d'un chiffre d'affaire de 80 000 € (chiffre mentionné en euros dans les textes réglementaires) les sociétés individuelles doit se déclarer et changer de statut.

Le statut de Société en Nom Collectif (*Spolka Jawna*) est alors largement utilisé pour les entreprises individuelles dépassant le seuil. Dans ce cas, la responsabilité de l'employeur est également illimitée mais contrairement au statut de société individuelle, il a des obligations d'enregistrement et de publication des comptes.

Seules les entreprises de capitaux sont enregistrées dans le Registre National Judiciaire (KRS) détenu par le Tribunal de Commerce, ce qui les oblige à remettre tous les ans des rapports financiers. Toutefois seules 30 % d'entre elles publient leurs chiffres, les autres préférant payer l'amende.

Les formes utilisées majoritairement par les entreprises de transport international sont les suivantes :

Forme juridique des entreprises de transport routier internationales, 2009

Associations	Sociétés commerciales				Autres : entreprises individuelles, sociétés publiques	total
	société de personnes		société de capitaux			
	Société en nom collectif	Société en partenariat/en commandite	SARL	Société par Actions		
1 220	850	24	2 432	97	18 018	22 641
5%	4%	0%	11%	0%	80%	100%

Source: ITS, Freight Motor Transport, 2010

La catégorie « Autres » recoupe sociétés publiques et entreprises individuelles. Sachant que les entreprises publiques ne représentent que 1 % du total, il s'agit donc en presque totalité d'entreprises individuelles.

Cette répartition a été confirmée par les entretiens avec les transporteurs polonais. Il s'avère que les 3 statuts utilisés sont les suivants :

- SARL
- Société individuelle ou Société en nom collectif (lorsque le chiffre d'affaire de la société dépasse 80 000 €)

En règle générale, le statut juridique de la société évolue d'une société individuelle à une SARL dès lors que la société se développe.

Toutefois certains transporteurs avec un chiffre d'affaire important restent sous le statut de société en nom collectif. Ils motivent ce choix par la volonté de conférer un caractère familial à l'entreprise, par la garantie de l'implication des sociétaires et la facilité de gestion.

Il n'y a pas d'aides spécifiques prévues par le gouvernement polonais pour faciliter la création d'une entreprise de TRM.

- Démarches et coût de création d'une société

Diverses procédures sont nécessaires pour créer une société :

- o Signature des statuts auprès d'un notaire : le prix est un pourcentage du capital social.
- o Dépôt de la demande d'enregistrement de la société au registre national judiciaire du lieu d'implantation de la société. Le prix est d'environ 1000 PLN (250 €).
- o Publication au Bulletin Officiel de l'inscription au registre national judiciaire. Le prix est d'environ 500 PLN (125 €).
- o Demande d'un numéro REGON auprès de l'Office central des statistiques. Cette démarche est gratuite.
- o Enregistrement auprès de l'Office fiscal pour obtenir un numéro d'identification fiscal (NIP) et le cas échéant, enregistrement pour la TVA communautaire. Le droit de timbre est de 170 PLN (43 €).
- o Inscription auprès de l'Inspection du travail et de l'office de la sécurité sociale (ZUS). Cette démarche est gratuite.
- o Ouverture d'un compte bancaire.

2.5 Fiscalité générale et spécifique s'appliquant au TRM en Pologne

2.5.1 Fiscalité nationale générale

2.5.1.1 Impôt sur le revenu des personnes physiques

Les personnes imposables au titre de l'impôt sur le revenu sont les Polonais et les étrangers qui résident et séjournent en Pologne.

L'assiette de l'IRPP est composée de tous les revenus à l'exception des revenus de certaines activités agricoles. Le montant imposable inclut les salaires, primes, revenus provenant de vente ou locations et de certains avantages en nature.

Chaque personne physique doit déclarer annuellement ses revenus et payer l'impôt avant 30 avril de l'année suivante, déduction faite des acomptes mensuels réglés par l'employeur en vertu du prélèvement à la source.

En 2011, les seuils d'imposition de l'IRPP sont les suivants :

Revenus annuels en PLN	Taux d'imposition
En dessous de 3 091 PLN (773 €)	Pas d'imposition
De 3 091 PLN à 85 528 PLN (21 382 €)	18 % - 556,02 PLN (-139 €)
Plus de 85 528 PLN	14 839,09 PLN (3 710 €) + 32 % de l'excédent de 85 528 PLN

2.5.1.2 Impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés concerne toutes les personnes morales ayant leur siège social ou conseils de direction en Pologne.

L'exercice fiscal s'étend sur 12 mois consécutifs correspondant à l'année civile. Le revenu imposable correspond au bénéfice net comptable, soit la différence entre les produits et charges.

Le taux de l'IS est aujourd'hui de 19 %.

2.5.1.3 TVA (= VAT)

Elle s'applique à toutes les ventes de services et marchandises.

La TVA est de 22 % en 2010 en Pologne. Il existe cependant des taux minorés de 7 %, 3 % et 0 %.

Le taux de 7 % s'applique aux produits agricoles, agroalimentaires, engrais, matières premières pharmaceutiques, certains médicaments, construction et vente de logement, services de radios, télévision, transport en commun de passagers, services culturels.

Le taux de 3 % est prévu pour les produits agricoles ou de pêche peu transformés.

Enfin, le taux de 0 % s'applique aux exportations, à l'acquisition de services financés par des fonds d'aide étrangère, à l'équipement informatique et de transmissions de données destinés aux établissements de science, d'enseignement et institutions de charité.

En 2011, les taux de la TVA ont augmenté d'un ou deux points et sont passés à 23 %, 8 % et 5 %.

Les revenus de la TVA se sont élevés à 102 214 millions de PLN (25 554 millions €) en 2008 soit 8,03 % du PIB et 23,38 % de l'ensemble des recettes fiscales du pays.

2.5.2 Fiscalité spécifique au TRM en Pologne

2.5.2.1 Droits d'accise

Conformément à la Directive 92/12/CEE puis 2008/118/CEE, la Pologne a mis en place un système de droit d'accise.

Les droits d'accise sont des taxes indirectes perçus par les douanes sur certains produits de consommation dont les produits pétroliers, le tabac, l'alcool et l'électricité.

Les lois de 23 janvier 2004 et du 06 décembre 2008 définissent les conditions d'applications de ces droits.

Le prix des droits n'a pas été modifié depuis 2004 et sont les suivants en 2011 :

- Pour le diesel : 34,47 €/1 000 litres³
- Pour les gaz pour moteurs de propulsions liquéfiés 695 PLN/1 000 litres (174 €/1 000 litres) et pour les gaz à l'état gazeux 100 PLN/1 000 litres (25 €/1 000 litres)
- Pour le contenu des carburants bio : 10 PLN/1 000 litres (2,5 €/1 000 litres)
- Pour les huiles lubrifiantes : 1 180 PLN/1 000 litres (295 €/1 000 litres)
- Pour l'électricité : 20 PLN/1 MWh (5 €/1 MWh)
- Pour l'alcool éthylique : 4 960 PLN/1 hectolitre (1 240 €/hectolitre) à 100 % du volume
- Pour les cigarettes : 138,50 PLN (35 €) pour 100 et 31,41 % du commerce

Les droits d'accises sur les produits pétroliers représentent 26 066 millions de PLN de revenus pour l'Etat polonais en 2008 soit 2,04 % du PIB et 5,96 % des recettes fiscales.

2.5.2.2 Taxe à l'essieu

La taxe à l'essieu permet de financer l'entretien des infrastructures routières polonaises. C'est la loi du 12 janvier 1991 relative aux impôts locaux qui définit les conditions d'application de cette taxe.

La taxe à l'essieu est un impôt local perçu par les *Gmina* qui détermine les taux d'imposition en fonction de la catégorie du véhicule. Toutefois ces taux ne peuvent dépasser les limites définis par le Ministre des finances qui sont les suivants pour 2011 :

³ Pour information, en France, la TIC est de 43,71 € par hectolitre au 15 juillet 2011 soit 437,1 €/1000 litres

Prix maximal de la taxe à l'essieu selon la catégorie de véhicule

Catégorie de véhicule	Montant maximal de l'impôt (PLN)	Montant maximal de l'impôt (EUR)
Camion dont le PTAC est compris entre 3.5 et 5.5 t	746,25	187
Camion dont le PTAC est compris entre 5.5 et 9 t	1248,28	312
Camion dont le PTAC est compris supérieur à 9 t	1497,92	374
Camion dont le PTAC est compris supérieur à 12 t	2858,47	715
Tracteur utilisé avec un semi remorque ou une remorque dont le PTAC est comprise entre 3,5 t et 12 t	1747,56	437
Tracteur utilisé avec un semi remorque ou une remorque dont le PTAC est de :		
<i>Inférieur à 36 t</i>	2209,4	552
<i>Supérieur à 36 t</i>	2858,47	715
Remorque ou semi remorque dont le PTAC est compris entre 7 t et 12 t	1497,92	374
Remorque ou semi remorque dont le PTAC est supérieur à 12 t et dont le poids total de l'ensemble est de		
<i>Inférieur à 36 t</i>	1747,56	437
<i>Supérieur à 36 t</i>	2209,4	552

Source : Loi sur les impôts locaux de 1991, dernière mise à jour en 2006

Les personnes redevables sont toute personne physique ou morale propriétaire de moyens de transport répondant aux caractéristiques indiquées dans la grille. Le paiement de cette taxe est échelonné en deux versements au 15 février et 15 septembre.

En 2008, l'Etat polonais a perçu 816 millions de PLN (204 millions d'€ ; 1 € = 4 PLN) de revenus issus de cette taxe soit 0,06 % de son PIB et 0,18 % de ses recettes fiscales.

2.5.3 La vignette et Via TOLL

2.5.3.1 La vignette

Les camions polonais et étrangers utilisés pour le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre sont sujets à un droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier polonais.

Jusqu'en 2011, les vignettes ont été conçues pour financer le Fonds Routier National polonais, et étaient consacrées à des investissements dans le développement du réseau routier en Pologne et la modernisation de l'infrastructure routière existante. Ses règles d'application sont définies dans la Loi sur le Transport Routier de 2001 mais ont été modifiées avec l'entrée en vigueur de ViaTOLL en juillet 2011. Désormais, la forme de perception et le calcul de ce droit d'usage sont modernisés.

Jusqu'au mois de juillet 2011, le montant de la vignette dépendait de plusieurs paramètres dont le temps de conduite sur les routes nationales, le type de véhicules ainsi que sa capacité d'émission de CO₂.

Il existait des vignettes à la journée, à la semaine, au mois, au semestre ou à l'année.

Les vignettes étaient en vente aux bureaux de douane à la frontière et à l'intérieur du pays.

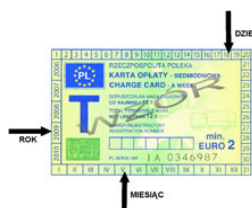
Pour rappel, le prix de la vignette était le suivant :

Tarif de la vignette selon la catégorie de véhicule et la durée de la vignette

Le type de véhicule	Le montant de la vignette (en PLN)			
	24h		7 jours	
	Catégories des véhicules EURO			
	max. EURO3	min. EURO4	max. EURO3	min. EURO4
Véhicules et ensembles de véhicules autres que les autobus dont PTAC est de min. 12t et max. 3 essieux	43 (11€)	43 (11€)	169 (42€)	143 (36€)
Véhicules et ensembles de véhicules autres que les autobus dont PTAC est de min. 12t et min. 4 essieux	43 (11€)	43 (11€)	189 (47€)	160 (40€)
Autobus dont PTAC est de min. 12t indépendamment du nombre d'essieux	21 (5€)	18 (4,5€)	77 (19€)	68 (17€)

Source : GITD

Illustration : vignette payée à la semaine



2.5.3.2 ViaTOLL

Le projet ViaTOLL a remplacé le système de vignette par un système électronique (technologie GPS) permettant aux usagers des infrastructures routières de payer directement les péages en fonction de leur utilisation.

Le système ViaTOLL est obligatoire pour tous les véhicules à moteurs dont le PTAC excède 3,5 t. Il s'applique à toutes les sections d'autoroutes et de routes nationales gérées par le GDDKiA dont la liste est citée en annexe.

Le paiement se fait au travers d'un outil embarqué appelé ViaBox qui remplace l'ancienne vignette.

Illustration de badge ViaTOLL



Tarifs des péages ViaTOLL selon le type de route

Catégorie du véhicule	Taux du péage pour 1 km parcouru sur les autoroutes et voies express							
	Classe du véhicule EURO en fonction des émissions							
	Max EURO 2.		EURO 3		EURO 4		Min EURO 5	
	PLN	€	PLN	€	PLN	€	PLN	€
Véhicule avec un PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes	0,40	0,10	0,35	0,09	0,28	0,07	0,20	0,05
Véhicule avec un PTAC supérieur à 12 tonnes	0,53	0,13	0,46	0,12	0,37	0,09	0,27	0,07
Autobus quel que soit leur PTAC	0,40	0,10	0,35	0,09	0,28	0,07	0,20	0,05

Catégorie du véhicule	Taux du péage pour 1 km parcouru sur les routes nationales							
	Classe du véhicule EURO en fonction des émissions							
	Max EURO 2.		EURO 3		EURO 4		Min EURO 5	
	PLN	€	PLN	€	PLN	€	PLN	€
Véhicule avec un PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes	0,42	0,11	0,37	0,09	0,29	0,07	0,21	0,05
Véhicule avec un PTAC supérieur à 12 tonnes	0,32	0,08	0,28	0,07	0,22	0,06	0,16	0,04

Source : ViaTOLL

2.6 Réglementation d'accès au marché de TRM et à la profession

En 2001, la Pologne a adopté la loi sur le transport routier (*Ustawa o transporcie drogowym*) qui transpose la réglementation communautaire concernant l'accès au marché et autorise la mise en place des structures administratives nécessaires.

2.6.1 Accès au marché

Pour réaliser des opérations de transport routier, les entreprises doivent obtenir une licence (Articles 5 à 17 de la Loi sur le Transport Routier de Marchandises). L'obtention, la suspension ou le retrait de la licence sont régis par les articles 5 à 17 de la Loi sur le Transport Routier de Marchandises de 2001.

La licence est délivrée pour une entreprise pour une période limitée d'un minimum de 2 ans et d'un maximum de 50 ans.

Les **conditions d'obtention de la licence** sont liées à l'honorabilité du transporteur, à ses capacités professionnelles, à ses moyens techniques et financiers :

- Honorabilité

Le transporteur doit prouver qu'il n'a pas commis de délit ainsi que ses employés.

- Capacité professionnelle

Au moins une personne dans l'entreprise doit détenir le certificat de capacité professionnelle (se reporter au chapitre 2.6.4 pour les détails relatifs à l'obtention de la licence).

- Capacité financière

Le montant de cette licence est de 9000 euros pour le premier véhicule et 5000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.

- Moyens techniques

L'entrepreneur doit être en règle avec les contrôles techniques des véhicules utilisés

Une décision administrative prise par le Ministre compétent dans le domaine des transports permet de donner, refuser ou enlever la licence. Le Ministère doit fournir autant de duplicata de la licence que de véhicules. Chaque véhicule doit détenir un duplicata de la licence.

C'est le Bureau pour le Transport International qui physiquement délivre les licences pour le transport international pour le compte du GITD. En revanche, les licences pour le transport national sont délivrées par les administrations locales.

En 2010, 24 895 licences pour le transport routier international ont été détenues et 137 502 duplicatas.

2.6.2 Autorisations spécifiques

Des autorisations spécifiques sont requises selon le type de transport et la nature des marchandises transportées (marchandises dangereuse) et également selon la destination du transport (notamment hors des frontières de l'Union Européenne).

Ces autorisations sont attribuées par une commission publique composée de 7 personnes et nommée par le Ministre compétent dans le domaine des transports.

L'obtention de cette autorisation est principalement conditionnée à la détention d'un certificat technique attestant que chaque véhicule est habilité à réaliser une opération de transport de marchandises international.

En 2009, un total de 396 959 autorisations de transport de marchandises a été émis.

C'est ce même Ministre qui définit et délivre les certificats techniques conformément aux Directives européennes, 96/96/WE modifiée par la Directive 1999/52/WE.

2.6.3 Attestations de conducteurs

Conformément au règlement 1072/2009 du parlement européen, l'exercice d'une activité de TRM par un transporteur utilisant des conducteurs ressortissant d'un pays tiers à l'Union Européenne, est soumise à une attestation de conducteurs.

Ces attestations sont attribuées par conducteur mais restent la propriété de l'entreprise.

L'obtention de ces attestations de conducteurs est conditionnée à la détention d'une licence par l'entreprise. Elles sont délivrées par le Ministre en charge du transport routier de marchandises pour une période de 5 ans.

Un registre des attestations de conducteurs délivrées est tenu par le Ministère en charge des transports.

En 2010, 2 546 attestations conducteurs ont été émises dont la répartition est la suivante :

Nationalité	Nombre d'attestation conducteurs
Ukraine	1 169
Biélorussie	1 077
Moldavie	177
Russie	35
Kazakhstan	13
Autres	75

Source : Rapport de l'inspection du transport routier

2.6.4 Capacité professionnelle

Transposant l'acquis communautaire, la Pologne a soumis l'accès à la profession à la détention d'un certificat de capacité professionnelle. Ce certificat, conditionné à la réussite d'un examen par le transporteur, est délivré par l'Institut des Transports Routier.

Il existe quatre types de certificats de capacité professionnelle requis selon le type d'activité :

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

Illustration : Certificat de capacité pour le transport international de marchandises

Wspólnota Europejska

PL

Nazwa i adres jednostki certyfikującej:
INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80

CERTYFIKAT
KOMPETENCJI ZAWODOWYCH
W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM RZECZY

Nr

Na podstawie art. 38 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874) stwierdza się, że:

imię, nazwisko:

data i miejsce urodzenia:

zdał(a) egzamin (dnia) w zakresie wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy pojazdami samochodowymi.

Niniejszy certyfikat stanowi dowód kompetencji zawodowych, zgodnie z art. 10 ust. 1 dyrektywy Rady nr 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, certyfikatów i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mających na celu umożliwienie im korzystania z prawa do swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego.

Wystawiono w: dnia:

Kierownik jednostki certyfikującej

(podpis)

Le certificat de capacité professionnelle de transport international (de marchandises ou de passager) comprend également l'attestation de capacité professionnelle pour le transport national.

L'examen, écrit et obligatoire pour toute personne souhaitant exerçant une activité de transport, a pour objectif de vérifier les connaissances sur les aspects suivants :

- Droit social
- Droit fiscal
- Gestion commerciale et financière de l'entreprise
- Accès au marché
- Normes techniques
- Sécurité routière

Il est composé de questions et d'une étude de cas.

L'examen est passé devant une Commission composée de représentants de l'administration centrale des transports, des organisations professionnelles, d'organismes de formation, de centres-lieu d'examen. Le président de la Commission est désigné par le Ministre de l'Infrastructure.

L'Institut de transport routier, quant à lui, est l'organisme en charge de l'organisation des examens et la délivrance des certificats.

Conformément à la Directive 98/76 CE, la réglementation polonaise ne stipule pas que la formation est obligatoire pour passer l'examen permettant l'obtention d'un certificat de capacité professionnelle.

En pratique, la majorité des candidats à l'examen suivent un stage de formation. De ce fait, des centres de formation ont été organisés spontanément. On recense aujourd'hui 250 centres. Dans la majorité des cas, les stages de formation sont organisés par des associations professionnelles du transport routier ou par des institutions professionnelles spécialisées dans la formation. Le ZMPD est très actif dans l'organisation des stages de formation.

2.7 Réglementation du travail générale et spécifique du secteur TRM

Les aspects abordés sont :

- Les principes généraux du droit du travail polonais
- La qualification et la formation des conducteurs routiers
- Les temps de conduite et les repos des conducteurs routiers
- La sécurité et la santé au travail

2.7.1 Principes généraux du droit du travail polonais

Le droit du travail polonais est régi par le Code du Travail dont la dernière version date du 18 janvier 2009.

2.7.1.1 Le contrat de travail

Il existe en Pologne différents types de contrat de travail :

- **Contrat de travail à durée indéterminée** : il s'agit du contrat de droit commun.
- **Contrat de travail à durée déterminée** : la durée n'est pas encadrée par le Code du travail. A la suite de 3 CDD consécutifs et sans interruption, la relation de travail est requalifiée en CDI. En revanche, si un délai de 30 jours sépare chacun des CDD, les CDD peuvent se renouveler indéfiniment. De même si les CDD sont conclus par des établissements différents.
- **Contrat de travail à durée déterminée de remplacement** : ce type de contrat correspond à un CDD classique mais ne comprend pas de date de fin de contrat. La fin du contrat correspond au retour du salarié remplacé.
- **Contrat de travail à durée déterminée pour l'exécution d'une tâche déterminée** : ce type de contrat correspond à un CDD classique mais ne comprend pas de date de fin de contrat. La fin du contrat correspond à l'accomplissement de ladite tâche.

La période d'essai n'existe pas en tant que telle en Pologne. Elle doit en effet faire l'objet d'un « contrat d'essai » distinct, qui n'est jamais obligatoire et dont la durée maximale est de 3 mois, non renouvelable. Chaque partie peut y mettre fin, sans justification, moyennant des délais de préavis très brefs.

La rupture du contrat peut se faire suite à une démission, un licenciement ou un accord entre les deux parties. Une différence notable avec la situation en France résulte de la possibilité pour le salarié de proposer une modification de son contrat de travail et de le rompre si celle-ci est refusée. Ainsi, le salarié qui demande une augmentation de salaire, a la possibilité de résilier son contrat de travail en cas de refus par son employeur d'accéder à sa requête.

Comme dans la loi française, dans le cas d'un licenciement d'un salarié en CDI, l'employeur est tenu de notifier le motif. Il a été admis par la Cour Suprême que constituait un motif valable de procéder à des licenciements en vue de remplacer des salariés par d'autres dans la mesure où les performances de l'entreprise sont améliorées.

Dans le cas d'une rupture du contrat de travail, la durée de la période de préavis dépend principalement de l'ancienneté de l'employé. Elle est de 2 semaines pour une ancienneté supérieure à 6 mois, de 1 mois si l'ancienneté est de plus de 6 mois et de 3 mois si l'ancienneté est de plus de 3 ans.

Le contrat de travail doit être signé entre les deux parties et précise le type de contrat, les conditions de travail (horaires, lieu). Il doit également définir les conditions de rémunération.

2.7.1.2 Les horaires et congés payés

Le code du travail polonais fixe la durée légale du travail à 40 heures par semaine pour une période de référence de 4 mois. La durée de travail hebdomadaire peut être rallongée à 48 heures en moyenne en

comptant les heures supplémentaires. La loi sur le temps de travail des conducteurs reprend ces mêmes dispositions.

Les modalités de calcul des congés payés dépendent de l'ancienneté du salarié. Pour un salarié ayant moins de 10 ans d'expérience, les congés payés sont de 20 jours ouvrés par an. Au-delà de 10 ans d'expérience, ils sont de 26 jours ouvrés par an.

Le nombre de jours fériés en Pologne est de 13 jours.

2.7.1.3 La rémunération et les charges sociales

Les rémunérations sont déterminées par les conventions collectives, par les accords d'entreprises et par le contrat de travail. Le législateur a toutefois fixé un salaire minimum national, tous métiers, qui s'élève en 2011 à 1386 PLN (347 €) bruts par mois. Les heures supplémentaires, majorées de 25 % à défaut d'accord entre l'employeur et l'employé, sont soumises à charges. Le contrat de travail peut fixer le taux horaires des heures supplémentaires.

Les cotisations sociales prélevées par la ZUS (Sécurité Sociale) s'élèvent en moyenne à 32,19 % du salaire brut réparties en 13,71 % pour le salarié et 18,48 % pour l'employeur.

Il convient de noter également que l'impôt sur le revenu est prélevé à la source. 50 % de l'impôt sur le revenu est retenu à la source mensuellement comme acompte et les 50 % restant sont payés à la fin de l'année après déduction des aides sociales et familiales (voir détails en 2.5.1.1).

D'autres charges sont calculées après paiement de l'impôt telles que des mutuelles et des complémentaires retraites. Leur part s'élève à 16,75 % du salaire net après impôt.

Cotisations sociales et Impôt	
Cotisations employeur calculées sur le brut	18,48%
Cotisation retraite	9,76%
Cotisation pension invalidité	4,50%
Cotisation assurance accident	1,67%
Cotisation fonds du travail	2,45%
Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	0,10%
Cotisations employé calculées sur le brut	13,71%
Cotisation retraite	9,76%
Cotisation pension invalidité	1,50%
Cotisation assurance maladie	2,45%
Impôt sur le revenu	18,00%
Autres charges sociales obligatoires calculées sur le net après impôt	16,75%
Cotisation mutuelle obligatoire	9,00%
Cotisation retraite complémentaire	7,75%

2.7.1.4 Les relations collectives

Il existe en Pologne des **conventions collectives** qui sont signées par les organisations syndicales nationales et par les employeurs ou organisations d'employeurs.

En principe les conventions collectives ne s'appliquent qu'aux seuls salariés. Néanmoins, l'utilisation fréquente de contrats de « prestations » en lieu et place de contrats de travail, permet d'étendre leur application à ces « prestataires ».

Chaque convention collective doit être enregistrée en fonction de son caractère, étendu ou d'entreprise, auprès du Ministère du travail ou de l'Inspection du travail territorialement compétente.

Il est par ailleurs possible de suspendre l'application d'une convention collective en cas de mauvaise situation économique de l'employeur. Cette suspension intervient par voie d'accord entre les signataires et ne peut pas excéder 3 ans.

- Les syndicats ouvriers

Pour créer une représentation syndicale dans une entreprise, il faut au moins 10 salariés. L'enregistrement au Registre Judiciaire National (KRS) est obligatoire dans le délai de 30 jours à partir de sa création.

L'adhésion au syndicat n'est pas obligatoire.

Chaque licenciement de salarié embauché en CDI doit être précédé par une consultation avec les syndicats. Néanmoins, dans la plupart de cas, l'opinion exprimée par les syndicats ne lie pas l'employeur qui reste libre dans sa décision.

2.7.2 Qualifications et formations des conducteurs routiers

Pour exercer la profession de conducteur dans une entreprise de transport routier de marchandise, la Loi sur le transport routier de 2001 (articles 39.a à 39.m), définit plusieurs critères dont :

- Age

Un conducteur doit avoir au moins 21 ans révolu pour conduire des véhicules d'un poids minimum de 7,5 tonnes. Entre 3,5 et 7,5 tonnes, le conducteur doit être en âge de détenir un permis de conduire

- Permis

Un conducteur doit être titulaire d'un permis de conduire pour poids lourds.

- Santé

Aucun empêchement de santé ou psychologique ne doit être décelé chez le conducteur. Les conducteurs doivent se soumettre à un examen médical régulier organisé tous les 5 ans jusqu'à l'âge de 60 ans et ensuite tous les 30 mois pour vérifier que leur état de santé est compatible avec l'exercice de la profession.

- Qualification initiale

Pour exercer la profession, le conducteur doit détenir une qualification initiale. Cette qualification est liée à la catégorie de véhicule qu'il conduit. Pour l'obtenir des cours théoriques et pratiques sont suivis par le candidat dans le cadre d'une institution de formation ou d'une auto école. Un test qualificatif vient ensuite sanctionner la compétence du candidat.

L'examen qualifiant est organisé par une Commission d'examen nationale déclinée au niveau des Voïvodies.

La réussite de cet examen donne lieu à la délivrance d'une attestation de qualification professionnelle délivrée par le Voïvodie.

Il convient de noter que lorsqu'un conducteur souhaite conduire un véhicule d'une classe différente de celle pour laquelle il détient une attestation de qualification, il devra obtenir une qualification complémentaire.

- Formation continue

Au-delà de cette qualification initiale, des formations continues doivent être effectuées par les conducteurs tous les 5 ans à compter de la date d'obtention de l'attestation de qualification. Comme pour la qualification initiale, la formation suivie par le conducteur est liée à une classe de véhicule.

Ces formations sont effectuées au sein des autoécoles et organisées au niveau des Voïvodies.

- Inscription dans le registre national polonais

Tout conducteur qualifié est inscrit dans un registre national. Il peut lui être délivré à sa demande et par le gouverneur du *Powiat* dans lequel est implanté son entreprise, une « carte de qualification » qui confirme ses qualifications pour 5 ans.

2.7.3 Temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs routiers

La Pologne a mis en place sans transposition dans la législation nationale les Règlements européens sur le temps de conduite des conducteurs (561/2006) ainsi que sur le chronotachygraphe (3821/85). 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

2.7.3.1 Temps de travail des conducteurs

La loi sur le temps de travail des conducteurs du 16 avril 2004 transpose assez fidèlement la Directive européenne 2002/15/CE. La loi définit ainsi :

a) 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'attentes dont la durée n'était pas connue du conducteur.

La limite du temps de travail est fixée à 8h par jour. Toutefois, le temps de travail étant calculé à la semaine, il est possible de travailler jusqu'à 10h par jour à condition de respecter une moyenne de 40h par semaine sur une période de 4 mois. En comptant les heures supplémentaires, rémunérées librement, la limite hebdomadaire est fixée à 48h sur une période de 4 mois. Les heures supplémentaires sont limitées à 260h par année calendaire. Par contre, les heures supplémentaires ne se trouvent sur aucune fiche de paie récoltées lors des entretiens. Par conséquent, bien que la réglementation nationale limite le temps de travail annuel à 2 340 heures (260 heures supplémentaires ajoutées aux 40 heures par semaine sur 52 semaines), en pratique, on peut atteindre 2 496 heures. La durée de travail hebdomadaire peut également être allongée à 60h à condition que la moyenne ne dépasse pas 48h sur une période de 4 mois.

b) Temps de disponibilité et temps de garde

Un **temps de garde** est également 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. On distingue deux temps de garde prévus par la loi :

- *Temps de garde effectué à domicile* équivalent à un temps d'astreinte. Dans ce cas, le temps de garde est considéré comme du temps de travail uniquement lorsque le conducteur travaille effectivement. Le cas échéant, si le conducteur n'est pas appelé pendant son temps de garde, il n'est pas considéré comme du temps de travail, et donc pas rémunéré comme tel.
Le temps de garde ne peut pas être pris durant le repos journalier du conducteur. Le conducteur a également droit à des pauses s'il travaille pendant sa garde.
En dehors des gardes effectuées à domicile, le conducteur qui effectue un temps de garde a droit à un repos d'une durée équivalente. Si l'employeur ne peut accorder ce repos, le conducteur perçoit une rémunération dont le montant doit être défini par accord entre les parties. A défaut, le temps de garde doit être payé 60 % de la rémunération.
- *Temps de garde effectué dans le véhicule* correspondant au temps durant lequel un conducteur ne conduit pas dans le cas d'un **double équipage**. Le temps de garde passé sans conduire dans un véhicule en double équipage doit également être rémunéré. Cette rémunération ne peut pas être inférieure à la moitié de la rémunération « normale » du temps de garde (soit minimum 30 % du taux horaire, si le montant n'est pas fixé par le contrat de travail).

Le **temps de disponibilité** est également prévue par la loi et est considéré comme du temps de travail et non pas comme du temps de conduite. Il recoupe tous les temps d'attentes 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 frontières 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 8h journalière et ensuite comme du temps de garde.

c) Pauses et repos

L'employeur doit prévoir des pauses de 15 minutes par tranche de travail de 6 h sur une journée de 24h.

Les temps de repos journalier ininterrompu sont de 11h par tranche de 24h et les temps de repos hebdomadaires ininterrompu de 35h.

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

d) Autres dispositions

Dans le cas où le conducteur conduit pendant au moins 4 h pendant la nuit (la période de nuit n'étant toutefois pas définie), le temps de travail journalier ne peut excéder 10h.

La loi interdit de conditionner la rémunération au nombre de km parcourus dans le cas où cela met en danger la sécurité des personnes.

2.7.3.2 Temps maximum de conduite sans interruption et temps de repos

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

La loi sur le temps de travail sur les conducteurs de 2004 précise néanmoins les points suivants :

- Les périodes de pauses définies par le règlement européen sur les temps de conduite s'appliquent également pour les temps de garde définis dans la loi sur le temps de travail des conducteurs de 2004
- Le temps de garde défini dans la loi sur le temps de travail des conducteurs de 2004 ne peut être exercé durant les périodes de repos que le conducteur exerce au titre du règlement européen sur le temps de conduite
- Les périodes de pauses définies par le règlement européen sur les temps de conduite sont considérées comme du temps de travail
- Les période de pause et de repos journalier définies par le règlement européen sur les temps de conduite ne peuvent se cumuler avec les temps de pause et de repos définis par la loi sur le temps de travail des conducteurs de 2004.

2.7.3.3 Chronotachygraphe numérique

La loi du 29 juillet 2005 définit les obligations relatives au système de chronotachygraphe numérique et en particulier les points suivants :

- Rôle de l'Institution Centrale des Mesures (Głównego Urzędu Miar - GUM)
 - Elle délivre les certificats de fonctionnement des appareils et cartes à la demande des fabricants de chronotachygraphes numériques
 - Elle délivre, retire, contrôle les autorisations pour la gestion d'un atelier d'installation, de vérification, d'étalonnage de chronotachygraphes numériques

- Elle tient à jour des registres d'autorisation des ateliers
- Réglementation sur les ateliers
 - Une autorisation est obligatoire pour ouvrir un atelier dont la durée est indéfinie.
 - Des contrôles ont lieu tous les 2 ans pour vérifier la régularité des tâches et la bonne tenue de la documentation.
 - Un retrait d'autorisation atelier est prévu pour certains cas de violation des conditions de gestion.
 - Une autorisation est délivrée par le président du *GUM* pour le technicien de l'atelier pour une durée de 4 ans.
- Emetteur de cartes
 - L'émetteur des cartes de conducteurs, ateliers ou contrôleur est choisi par le ministre du transport
 - L'émetteur des cartes gère le registre et le centre de certification des chronotachygraphes
 - Il assure la sécurité électronique
 - Il distribue les cartes et vérifie la complétude des dossiers
- Réglementation des cartes
 - Il existe 4 types de cartes : conducteur, entreprise, atelier, contrôle
 - La période de validité est de 5 ans pour les cartes conducteur, entreprise et contrôleur, et d'1 an pour la carte atelier

Le règlement du 23 août 2007 définit également la fréquence de téléchargement des données sur le chronotachygraphe numérique :

- Le téléchargement des données du chronotachygraphe doit se faire par l'entreprise tous les 3 mois et à chaque fois que le véhicule est cédé et/ou que le chronotachygraphe présente des dysfonctionnements.
- Le téléchargement des données de la carte conducteur doit se faire tous les 21 jours et à chaque fois que le conducteur rompt son contrat de travail.
- Les données doivent être stockées dans un lieu sûr pendant au moins 12 mois.

2.7.4 Conventions Collectives

Si la loi sur le travail définit l'existence de conventions collectives, celles-ci n'existent pas dans le secteur du transport routier de marchandises.

2.7.5 Santé et sécurité au travail

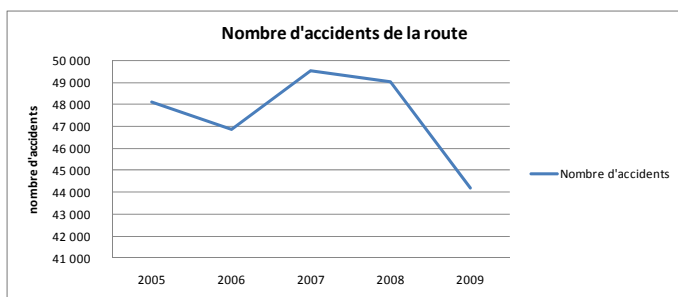
- Santé au travail

L'institut des statistiques polonaises constate qu'en 2008, 19 % des employés rapportant des problèmes de santé liés à leur activité professionnelle appartiennent au secteur transport, communication et logistique.

Le ratio d'accidents de travail dans ce secteur s'élève à 7,5 accidents pour 1000 personnes interrogées.

- Sécurité routière

Le nombre d'accidents de la route en Pologne s'élève à 49 054 accidents pour 2008 ce qui place le pays à la 6^{ème} position dans l'Union Européenne concernant le nombre d'accidents de la route (après l'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Espagne et la France). Le nombre d'accident de la route est en diminution depuis 2007 avec en 2009 un total de 44 196 accidents soit 115,8 accidents pour 1000 personnes.

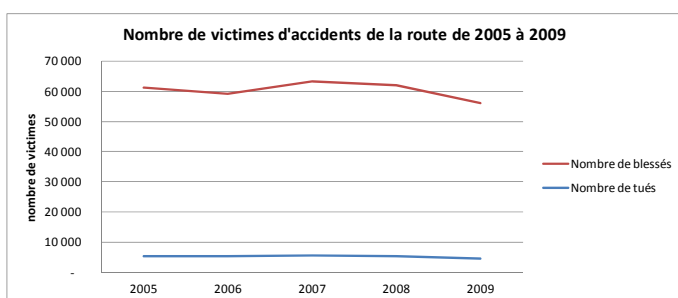


Nombre d'accidents de la route de 2005 à 2009

Année	Nombre d'accidents
2005	48 100
2006	46 876
2007	49 536
2008	49 054
2009	44 196

Source : GUS, Road transport in Poland in the years 2005-2009

En revanche, les accidents de la route se révèlent assez meurtriers comparés à ceux des autres pays de l'Union Européenne. En effet, alors qu'en Europe, on recense en 2008 en moyenne 78 décès dus à un accident de la route pour 1 million d'habitants, ce ratio est de 143 en Pologne.



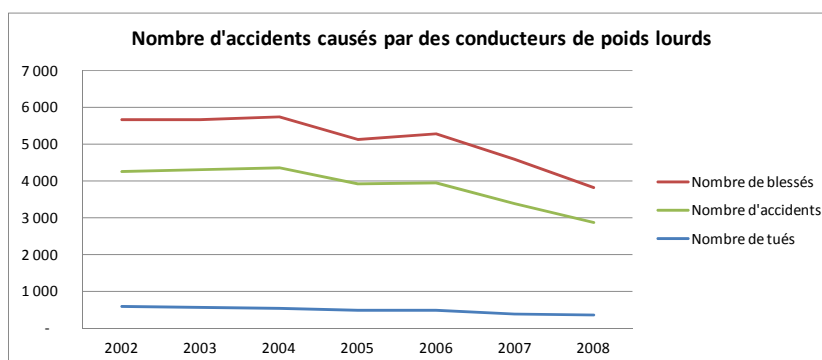
Nombre de victimes d'accidents de la route de 2005 à 2009

Année	Nombre de tués	Nombre de blessés
2005	5 444	61 191
2006	5 243	59 123
2007	5 583	63 224
2008	5 437	62 097
2009	4 572	56 046

Source : GUS, Road transport in Poland in the years 2005-2009

Les transporteurs routiers de marchandises victimes d'accidents de la route représentent 3,21 % des personnes tuées en 2008.

Le nombre d'accidents ayant impliqué un conducteur de poids lourds s'élève à 2864 en 2008 soit 5,8 % de la totalité des accidents de la route de l'année. Le nombre de personnes tuées dans un accident de la route généré par un transporteur de poids lourds est de 341 soit 6 % de la totalité des personnes tuées dans des accidents de la route. Cette proportion est identique pour le nombre de personnes blessées dans un accident de la route généré par un transporteur de poids lourds. Ces chiffres diminuent d'année en année.



Nombre d'accidents causés par des conducteurs de poids lourds entre 2002 et 2008

Année	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés
2002	4 243	577	5 659
2003	4 298	552	5 670
2004	4 349	545	5 751
2005	3 920	494	5 125
2006	3 936	484	5 292
2007	3 387	383	4 597
2008	2 864	341	3 815

Source : GUS, Road transport in Poland in the years 2005-2009

3 Etude des coûts d'exploitation du TRM polonais

Rappel : Le taux de conversion retenu pour les calculs en Euro est de 4 Zloty = 1 Euro.

3.1 Observations des coûts d'exploitation d'un PL 40T du TRM polonais à l'international

3.1.1 Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises de TRM polonaises

Pour mener à bien cette partie, 11 entreprises de TRM polonaises effectuant des opérations longues distances à l'international ont été interrogées.

Les entreprises interrogées comportent les caractéristiques suivantes :

	Taille de la flotte	Ensembles 40t	Conducteurs	Chiffres d'affaire 2010
Entreprise 1	420	250	450	45 000 000 €
Entreprise 2	15	15	12	4 000 000 €
Entreprise 3	200	200	330	25 000 000 €
Entreprise 4	64		50	4 000 000 €
Entreprise 5	15	72	12	10 000 000 €
Entreprise 6	70	25	98	8 950 000 €
Entreprise 7	14	4	14	1 000 000 €
Entreprise 8	6	6	6	525 000 €
Entreprise 9	12	10	12	1 125 000 €
Entreprise 10	30	30	40	3 500 000 €
Entreprise 11	60	50	80	6 000 000 €

Source : CNR - VCI

Parmi les transporteurs interrogés, le nombre de conducteurs varie entre 6 et 450 et entre 4 et 330 pour les conducteurs uniquement dédiés à la conduite d'ensembles 40 tonnes classiques.

3.1.2 Conditions d'exploitation des entreprises interrogées

Toutes les entreprises interrogées effectuent des opérations de transport longue distance à l'international. Pour la plupart d'entre elles, l'activité internationale représente 100 % de l'activité transport de la société. Ceci traduit la taille relativement réduite du transport routier de marchandise domestique en Pologne en comparaison avec le marché international.

La flotte des transporteurs interrogés est comprise entre 4 et 250 ensembles 40 tonnes classiques (un tracteur et une semi-remorque) avec en règle générale un ratio d'une semi-remorque par tracteur.

Pour la majorité des entreprises interrogées, les véhicules ne sont pas exploités durant les week-ends. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules est d'environ 235 jours par an.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs interrogés est compris entre 116 000 et 152 000 km.

La durée d'exploitation des véhicules est comprise entre 5 et 8 ans.

Les vitesses moyennes constatées par les GPS des véhicules indiquent des valeurs comprises entre 45 et 70 km/heure. Ces ratios dépendent des pays traversés et de la qualité des routes (fréquence des autoroutes). En effet, les vitesses moyennes les plus basses (45 km/heure) correspondent généralement à des transporteurs dont les marchés se situent dans les pays de l'Est, où la présence d'autoroutes est moins fréquente et dans les pays alpins (Italie, Suisse, Autriche) où les zones de montagnes réduisent la vitesse moyenne. En revanche, les transporteurs qui effectuent beaucoup de trajets dans des pays où

le réseau autoroutier est plus dense et la géographie moins montagneuse (France, Espagne, Allemagne, Benelux) ont des vitesses moyennes beaucoup plus élevées.

3.1.3 Carburant

Concernant les achats de carburant, la majorité des transporteurs polonais rencontrés ne disposent pas d'installations « vrac » sur leur site. Seuls 3 d'entre eux disposent d'une installation. Les approvisionnements sont donc réalisés en grande majorité sur la route auprès du réseau de distribution. Cette organisation des approvisionnements peut s'expliquer par la faible taille des entreprises rencontrées mais également par l'activité des transporteurs quasi exclusivement à l'international, ce qui justifie moins l'installation de station.

La consommation des véhicules des transporteurs interrogés se situe entre 29 et 32 litres pour 100 km. Les véhicules sont généralement peu chargés. Le chargement moyen des transporteurs interrogés est compris entre 12 et 20 tonnes.

En termes de coûts kilométriques, le carburant s'élève en moyenne à 1,188 PLN (0,30 €) par kilomètre.

3.1.4 Maintenance

Les pratiques et coûts des transporteurs en matière de maintenance varient de 4 800 PLN (1 200 € ; 1 € = 4 PLN) à 16 800 PLN (4 200 €) par an et par ensemble. Le niveau des coûts est fortement lié au fait que l'entreprise dispose ou non d'un atelier de maintenance. Dans ce premier cas qui ne semble pas être le plus fréquent, les coûts de maintenance sont plus faibles.

Dans la majorité des cas rencontrés, les transporteurs disposent d'un contrat de service mensuel avec leur constructeur poids lourds (Scania, Volvo, Renault, Iveco).

Le coût de la maintenance par an par ensemble se situe entre 6 400 PLN (2 600 €) et 16 800 PLN (4 200 €) pour les transporteurs ayant souscrits un contrat de service avec les fabricants. Ce chiffre varie en fonction du nombre d'accidents survenus dans l'année et de la nécessité de faire appel à des services de dépannage à distance plus coûteux.

Pour les transporteurs disposant d'un atelier de maintenance, les coûts sont de l'ordre de 4 800 PLN (1 200 €) par an par ensemble.

3.1.5 Pneumatiques

Les pneumatiques sont tous achetés neufs et généralement renouvelés tous les 2 à 2,5 ans.

La plupart des transporteurs interrogés utilisent des pneumatiques de marque Michelin et Goodyear. Certains font appel à des fabricants polonais (exemple : Sawa). Pour ces derniers, le prix d'achat est divisé par deux par rapport aux marques citées précédemment.

Le coût des pneumatiques pour un ensemble par an varie de 4 000 PLN (1 000 €) à 10 000 PLN (2 500 €).

Le tarif de 4 000 PLN (1 000 €) a été constaté dans une entreprise ayant mis en place une structure permettant de gonfler les pneumatiques à l'azote. Cette technique permet d'allonger la durée de vie des pneumatiques en limitant leur usure et génère des économies de carburant.

3.1.6 Acquisition des véhicules

La plupart des véhicules exploités par les transporteurs internationaux de marchandises polonais sont acquis neufs. L'achat de véhicules d'occasion est une pratique peu courante que l'on a pu observer seulement auprès de deux petits transporteurs. Pour ce dernier, l'achat de véhicule d'occasion ne représentait alors que 15 % de sa flotte.

Le prix d'achat d'un ensemble composé d'un tracteur et d'une semi-remorque varie de 320 000 PLN (80 000 €) à 440 000 PLN (110 000 €) selon les transporteurs interrogés et les marques des véhicules citées.

La totalité des transporteurs interrogés ont recours au crédit-bail pour l'acquisition de leur véhicule. Certains financent également une partie de leur flotte sur leur fonds propres mais ce mode de financement reste marginal.

Pour la plupart des transporteurs les durées de crédit-baux sont de 4 ou de 5 ans et plus rarement, 3 ans. La majorité des transporteurs rachète les véhicules à l'issue de la période de crédit-bail pour un montant équivalent à 10 à 20 % de leur valeur initiale.

Ces véhicules sont exploités au total pendant 6 à 8 ans et revendus environ 30 % de leur valeur initiale.

Le loyer du crédit-bail varie de 7 200 PLN (1 800 €) à 9 200 PLN (2 300 €) par mois. Toutefois, dans le dernier cas, il s'agit d'un crédit-bail s'étalant sur une durée courte de 3 ans.

3.1.7 Péages

Le coût annuel des péages pour un ensemble varie de 20 000 PLN (5 000 €) à 52 000 PLN (13 000 €).

Ces différences s'expliquent principalement par les orientations de marché géographique différentes selon les transporteurs et par les kilométrages effectués.

3.1.8 Assurance véhicule

Les contrats d'assurance pour les véhicules varient également très fortement. Ils sont de 8 000 PLN (2 000 €) à 36 000 PLN (9 000 €) par an et par ensemble selon les transporteurs interrogés.

Plusieurs facteurs expliquent ces écarts. Dans un premier temps, un taux de sinistralité important tend à faire augmenter de manière significative les primes d'assurance.

Dans certains cas, la souscription d'assurances auprès des établissements ayant concédé le crédit-bail permet de réduire les primes d'assurance.

3.1.9 Coûts de structure

L'évaluation des coûts de structure a été difficile sauf pour 1 ou 2 transporteurs.

Pour l'un des transporteurs interrogés ayant 11 ensembles, les coûts de structure sont de l'ordre de 18 400 PLN (4 600 €) par mois pour la totalité de la flotte (11 ensembles) soit 20 072 PLN (5 018 €) par an par ensemble (près de 5 % du coût total annuel).

3.2 Observations des coûts de personnel de conduite associés au PL 40T du TRM polonais

Concernant les coûts et conditions d'emploi du personnel de conduite polonais, les données ont été obtenues au travers de deux sources d'information : entretiens menés auprès de 12 entreprises de TRM en Pologne, détaillés précédemment, et entretiens avec 22 conducteurs polonais.

3.2.1 Méthode et environnement des entretiens conducteurs

La méthode des entretiens avec conducteurs consiste à interroger les conducteurs sur les lieux de stationnement des Poids Lourds. Dans le cas de la présente étude, il s'agissait d'interroger des conducteurs de poids lourds employés par des entreprises polonaises.

Afin d'optimiser les chances de rencontrer des conducteurs polonais, le centre routier de La Jonquière (Espagne) a été sélectionné pour réaliser les entretiens. Un grand nombre de stations service et de parking pour poids lourds sont localisés sur ce site. Il s'agit également d'un point de passage très

fréquenté en termes de trafic routier en raison de sa localisation à la frontière de la France et de l'Espagne sur l'autoroute A9.

L'enquête s'est déroulée sur 1 jour plein avec 2 équipes d'enquêteurs comprenant dans chacune d'entre elles un traducteur polonais. Les conducteurs à interroger étaient identifiés en premier lieu grâce à la plaque d'immatriculation de leur véhicule. Ils étaient ensuite sollicités pour un entretien mené à l'aide d'un questionnaire relativement court, composé de 20 questions simples. L'anonymat des entreprises a été préservé.

De manière générale, les entretiens se sont déroulés dans un climat de confiance. La plupart des conducteurs ont accepté de réaliser les entretiens et ont tous répondu à l'ensemble des questions posées.

Bien qu'ayant la possibilité de réaliser les entretiens dans les restaurants du centre, aucun conducteur n'a accepté de quitter son véhicule et pour certains leur cabine par crainte des vols.

Les conducteurs ont répondu à toutes les questions y compris celles sur la rémunération et le temps de travail. Certains conducteurs avaient cependant du mal à répondre aux questions relatives à l'utilisation de certaines positions du chronotachygraphe (disponibilité ou travail par exemple).

Nombre de conducteurs interrogés

Au total 22 entretiens ont été réalisés. Ces conducteurs appartiennent à des entreprises de TRM polonaises employant entre 3 et 340 conducteurs.

Parmi les 22 conducteurs interrogés, 21 d'entre eux appartiennent à des entreprises de nationalité polonaise. Seul 1 conducteur est employé par une entreprise allemande ayant une filiale en Pologne.

3.2.2 Conditions d'emploi du personnel de conduite

Le turnover constaté par les sociétés est relativement faible. Les conducteurs restent dans l'entreprise entre 2 et 15 ans. Toutefois, la majorité des conducteurs employés par les entreprises interrogées ont une ancienneté de 5 à 6 ans.

Les entreprises interrogées n'expriment pas vraiment de difficultés à recruter des conducteurs. Toutefois, certains indiquent qu'il est plus difficile de trouver des conducteurs de bonne qualité.

La grande majorité des transporteurs interrogés emploient des conducteurs de nationalité polonaise. Seuls 1 % des conducteurs employés par les transporteurs interrogés sont étrangers. Dans ce cas, il s'agit principalement de ressortissants des pays de l'Est (Ukraine et Biélorussie) souvent affectés à ces mêmes pays.

Tous les conducteurs interrogés sont employés à temps plein.

Il est rare que les conducteurs polonais appartenant aux entreprises interrogées conduisent en double équipage. En effet, durant les entretiens avec les conducteurs, seuls deux conducteurs conduisaient en double équipage.

Dans la majorité des cas, le ratio du nombre de conducteur par ensemble est près de 1 pour 1, dans peu de cas le ratio dépasse le 1. Ce dernier chiffre ne signifie pas une conduite en double équipage mais simplement une organisation en rotation pour exploiter le véhicule lorsque le conducteur est en congés ou en repos.

Certains transporteurs mettent en place des conduites en double équipage uniquement à la demande d'un client.

3.2.3 Contrat de travail

La grande majorité des conducteurs routiers de marchandises internationaux en Pologne sont employés dans le cadre de contrats de travail à durée indéterminée. Les contrats à durée déterminée sont également utilisés à titre de période d'essai puisque celle-ci n'existe pas en tant que telle dans la législation polonaise. Il est donc fréquent que les transporteurs emploient un conducteur nouvellement

recruté en contrat à durée déterminée pour une période de 2 à 3 ans. A l'issue de cette période, si l'entreprise est satisfaite, elle transforme son contrat en contrat à durée indéterminée.

Certaines entreprises utilisent des conducteurs indépendants pour faire face à des pics d'activité saisonniers mais également pour des périodes plus longues. Ces conducteurs utilisent alors les véhicules de la société. Il ne s'agit pas d'une main d'œuvre salariée et rémunérée soumise à un contrat de travail mais d'un contrat de prestation entre deux entreprises moyennant une facturation de la prestation. Cette pratique reste toutefois très marginale. Elle a été constatée chez 2 entreprises sur 12 interrogées et cela ne concernait que 50 % de leurs effectifs. Parmi les 22 conducteurs interrogés, un seul d'entre eux était un conducteur indépendant.

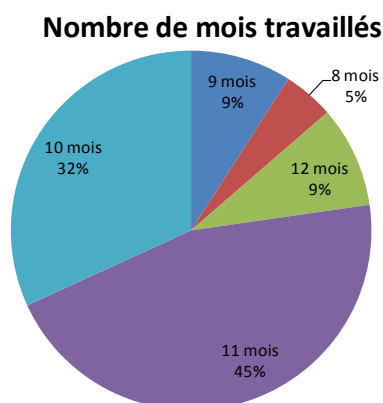
Dans ce dernier cas, la rémunération consiste non pas en un salaire perçu mais en une facturation de la prestation de conduite réalisée. Dans le cas présent, un montant correspondant à 10 % du CA réalisé par le lot transporté lors de la prestation de transport est reversé au conducteur.

Ces conducteurs n'étant pas salariés, ils ne sont pas soumis au droit du travail notamment pour ce qui est du temps de travail. Cela explique donc pourquoi dans les entreprises qui ont recours à cette main d'œuvre, le nombre de jours de conduite par an indiqué est nettement plus élevé que pour les autres (environ 270 à 280 jours par an contre 210 à 235 jours pour les autres entreprises).

3.2.4 Temps de travail

3.2.4.1 Mois d'activité

La majorité des conducteurs interrogés travaillent 10 à 11 mois par an à temps plein, le ou les mois restant correspondant en général aux 26 jours de congés payés dont ils bénéficient ainsi qu'aux jours de récupération accordés par les employeurs.



Nous avons rencontrés des conducteurs travaillant 12 mois effectifs consécutifs. Il s'agit en général de conducteurs jeunes ne bénéficiant pas encore de congés payés dans leur première année dans l'entreprise ou préférant une rémunération plus élevée plutôt que des jours de repos.

3.2.4.2 Heures de conduite, de travail, de disponibilité, de repos

Durant les entretiens avec les conducteurs, les conducteurs ont été interrogés sur l'utilisation du chronotachygraphe.

Il a été constaté qu'un grand nombre des conducteurs utilisent le chronotachygraphe de manière binaire en ne renseignant que les positions « temps de conduite » et « temps de repos ».

En règle général, un amalgame est réalisé entre le temps de travail et le temps de conduite et la fonction « travail » de l'appareil est entendue par les conducteurs comme le temps de travail global incluant également le temps de conduite. Cette absence de distinction entre les deux notions a été également observée durant les entretiens réalisés avec les entreprises de TRM.

Il a été constaté qu'un grand nombre des conducteurs n'utilisent pas la fonction de « disponibilité ». Dans certains cas, les conducteurs utilisent cette fonction pour indiquer les heures de repos hebdomadaires passées sur la route. Elles sont également utilisées pour indiquer les heures d'attente aux postes frontières. Etant donné que les heures de disponibilité ne sont pas rémunérées, le non renseignement de cette fonction a peu de conséquence. D'autre part, il se peut que les conducteurs ne la renseignent pas pour cette même raison.

Concernant les heures de conduite et les heures de repos, un discours légaliste, préparé et appris a été délivré tant par les conducteurs que par les entreprises interrogées. Dans la grande majorité des cas, les conducteurs déclarent 9 heures de conduite journalière et 45 heures de conduite hebdomadaire.

Concernant les heures de repos journalières, les conducteurs interrogés indiquent sur le chronotachygraphe entre 9 et 15 heures de repos par jour. Pour la grande majorité d'entre eux, 11 heures de repos journalier sont indiquées sur le chronotachygraphe. Les heures travail représentent en règle générale entre 2 et 4 heures hebdomadaires. Ces heures correspondent au temps passé par les conducteurs pour entretenir le véhicules ou pour faire le plein de carburant.

La plupart des transporteurs évoquent la sévérité des contrôles sur le temps de conduite des conducteurs dans les pays de l'Union Européenne et semblent donc être en règle avec la législation pour éviter les sanctions. Toutefois, les statistiques du GITD indiquent que la majorité des infractions sanctionnées sur le territoire polonais concernent le non respect des temps de travail et de conduite. Cela laisse donc supposer que les conducteurs polonais respectent davantage la législation sur les temps de conduite hors de leur territoire.

3.2.4.3 Retour à la base les week-ends

Les retours à la base le week-end sont loin d'être systématiques pour les conducteurs interrogés, ce qui s'explique par l'orientation longue distance de leur travail. Seuls 2 conducteurs nous ont affirmé rentrer à la base tous les week-ends du mois. Pour les autres, cela dépend des destinations parcourues et des rotations. Plus généralement, les rotations comprenant l'Espagne ou le Portugal sont plus longues et ne permettent pas le retour à la base le week-end.

Sans rentrer à la base le week-end, un grand nombre de conducteurs bénéficient de jours de compensation en fonction du nombre de semaines passées sur la route. Le rythme de travail type de la plupart des conducteurs rencontrés est de 2 semaines sur la route et 2 à 4 jours de repos quelque soit le jour de la semaine.

3.2.4.4 Congés payés

Conformément à la législation polonaise concernant les congés payés, les conducteurs bénéficient de 21 à 26 jours de congés par an selon leur nombre d'années d'expérience professionnelle.

3.2.4.5 Jours passés sur la route

Les conducteurs interrogés sont sur la route entre 18 et 29 jours par mois. La majorité d'entre eux sont sur la route 26 jours par mois.

En fonction du nombre de mois d'activité indiqués, les conducteurs interrogés travaillent entre 180 et 324 jours par an (dans le dernier cas, un conducteur jeune ne bénéficiant pas encore de jours de congé compte les dimanches passés à l'étranger comme des jours travaillés). 14 d'entre eux sont sur la route entre de 250 et 300 jours par an.

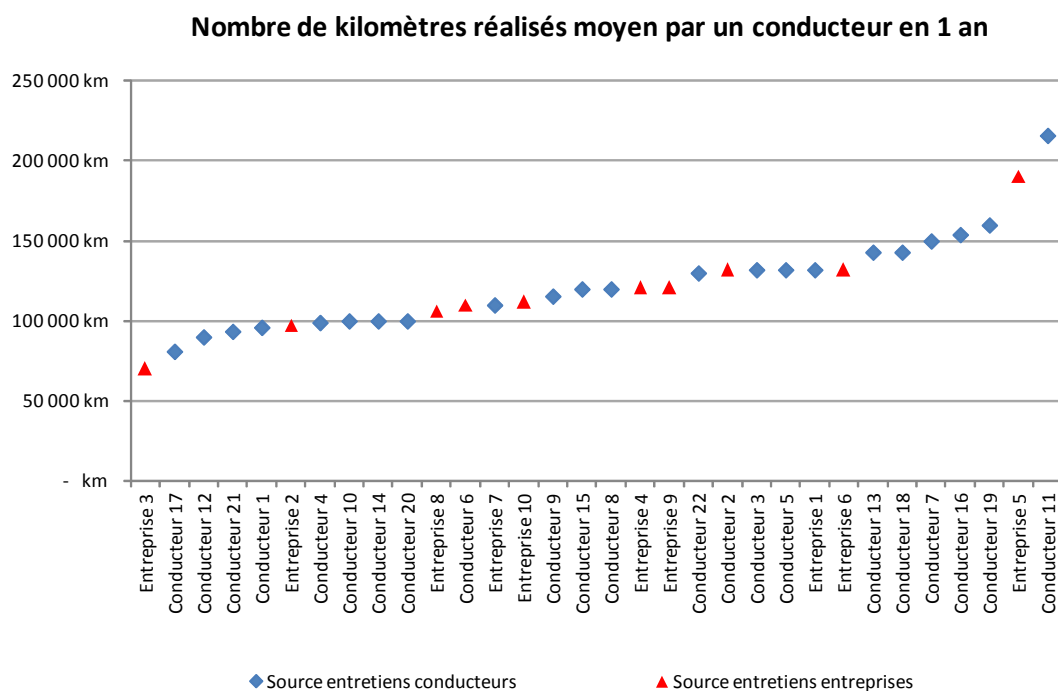
3.2.4.6 Kilométrage parcouru

Les conducteurs rencontrés ont indiqué parcourir entre 8 500 et 18 000 kilomètres par mois. Le dernier cas correspond justement au conducteur en déplacement 29 jours par mois. Le cas des 8 500

kilomètres correspond à un conducteur ayant d'importantes tâches logistiques. La plupart d'entre eux effectuent près de 12 000 kilomètres par mois.

Rapporté au nombre de mois d'activité, les conducteurs rencontrés parcourent entre 81 000 et 216 000 kilomètres par an. Le dernier cas correspond au jeune conducteur en déplacement 29 jours par mois pendant 12 mois.

Le type de destination et la qualité du réseau routier associée influent beaucoup sur le kilométrage réalisé.



D'après le graphique ci-dessus, les pratiques les plus courantes semblent davantage se situer autour des 100 000 et 140 000 kilomètres par an.

3.2.5 Rémunération

3.2.5.1 Composition et montant du salaire d'un conducteur

Les salaires des conducteurs interrogés sont généralement composés d'une partie fixe perçue sur les 12 mois de l'année et d'une partie variable perçue sur les seuls mois d'activité. De ce fait, pendant les mois de congés ou d'inactivité, seul le salaire fixe est perçu.

Dans 2 cas sur 22, les conducteurs salariés ne perçoivent que la partie variable de leur salaire pendant les mois d'activité. Durant les mois restants, ils ne reçoivent qu'un salaire fixe.

Concernant les 19 conducteurs percevant pendant les mois d'activité un salaire fixe et un salaire variable, la partie variable du salaire représente la plus grosse partie du salaire mensuel. En effet, le salaire fixe représente entre 13 et 42 % du salaire disponible mensuel selon les conducteurs interrogés. Dans la grande majorité des cas, la part du salaire fixe est comprise entre 13 et 20 % du salaire disponible mensuel.

Salaire fixe

La partie fixe du salaire est comprise entre 1 300 PLN (325 €) et 4 250 PLN (1 060 €) bruts par mois. En termes de salaire net mensuel, les montants sont compris entre 764 PLN (191 €) à 2 500 PLN (625 €) nets par mois.

Toutefois la grande majorité des conducteurs (16 d'entre eux) perçoivent entre 1 300 PLN (325 €) et 2 400 PLN (600 €) de salaire fixe brut par mois. En termes de salaire net, les montants sont compris entre 764 PLN (191 €) à 1 300 PLN (325 €) nets par mois.

Salaire variable

Les modalités de calcul de la rémunération variable varient d'un conducteur à l'autre. Il est généralement composé d'un variable « principal » perçu tous les mois d'activité et lié à l'activité du conducteur et de variables ponctuels perçus une fois par an. Cette rémunération variable n'est pas soumise au calcul des cotisations sociales et de l'impôt. Il s'agit de rémunération nette.

Concernant le variable « principal », on peut toutefois identifier 3 grands types de variables :

- Frais de déplacement (Kwota Diety)

Cela concerne 6 conducteurs interrogés. Ceux-ci perçoivent des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par la loi polonaise en fonction du pays dans lequel ils ont séjourné. Il existe en effet dans le droit du travail polonais un barème indiquant le montant journalier (en devise du pays visité) auquel a droit tout salarié qui se déplace, quel que soit le secteur d'activité⁴. Ce montant diffère selon les pays. Il est de 45 € par jour pour la France par exemple.

Il convient de noter que ces frais de déplacement ne sont pas soumis aux cotisations sociales ni à l'impôt sur le revenu du moment que les entreprises utilisent le barème légal. Si une entreprise décide d'accorder des frais de déplacement d'un montant supérieur, le différentiel entre les deux montants (légal et celui accordé par l'entreprise) est pris en compte pour le calcul des cotisations sociales et de l'impôt.

Une minorité de transporteurs utilise un barème propre avec des montants journaliers inférieurs au barème légal (environ 20 € par jour au lieu de 42 € en moyenne). La légalité de cette pratique est discutée. Pour ces conducteurs, le montant du variable est compris entre 3 500 PLN (875 €) et 6 000 PLN (1 500 €) par mois.

- Frais kilométriques

Parmi les 22 conducteurs interrogés, 5 d'entre eux sont rémunérés en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Le barème de rémunération est compris entre 6,25 cts € et 9 cts € par kilomètre parcouru. Il est plus généralement de 0,36 PLN/km (9 cts €/km). Pour ces conducteurs, le montant du variable est donc compris entre 3 400 PLN (850 €) et 4 900 PLN (1 225 €) par mois.

Il convient de noter que la rémunération liée au nombre de kilomètres parcourus n'est permise ni par la législation européenne et ni par le code de travail polonais. Dans ces cas cités, il s'agit d'une négociation entre l'employeur et le conducteur, non déclarée sur la fiche de paye. Pour être en accord avec la loi, l'employeur indique payer des indemnités de déplacement à la place des frais kilométriques.

- Pourcentage de la prestation de transport

Un nombre significatif de conducteurs interrogés (5 sur 22) perçoivent une rémunération variable fonction de la valeur du fret transporté. Les modes de calcul de ces types de variable sont difficiles à généraliser car ils dépendent des rotations effectuées par le conducteur. Dans certains cas, le conducteur n'a pas pu nous décrire précisément le mode de calcul de son variable.

Il peut s'agir d'une somme par semaine (1 300 PLN ou 325 € par semaine) ou par rotation (3 500 PLN ou 875 € par rotation) ou encore d'un pourcentage de la facture du transport de fret adressée au client (8 ou 10 % du montant de la prestation de transport).

Pour ces conducteurs, le montant net du variable est compris entre 2 200 PLN (550 €) et 5 200 PLN (1 300 €) par mois. Le cas de 2 200 PLN (550 €) étant une exception, ce montant net varie plus généralement entre 4 400 PLN (1 100 €) et 5 200 PLN (1 300 €). Ces montants sont déclarés sous forme de frais de déplacement.

⁴ Se reporter au barème de l'annexe 2

- Par pays traversé

Un autre cas de rémunération variable a été observé à deux reprises. Dans ces cas, les conducteurs sont rémunérés en fonction des pays traversés. Ils perçoivent une somme forfaitaire par pays. Pour ces conducteurs, le montant du variable est compris entre 4 800 PLN (1 200 €) et 6 000 PLN (1 500 €) par mois.

Autres primes

A côté de ces rémunérations variables mensualisées, les conducteurs perçoivent également d'autres primes plus généralement sur une base annuelle correspondant à des primes de fin d'année, à des primes pour bonne conduite ou conduite économique.

Les primes de fin d'année varient de 400 PLN (100 €) à 2 500 PLN (625 €) par an selon l'entreprise concernée.

Concernant les primes pour bonne conduite, deux modes de calcul ont été rencontrés, l'un annuel dont le montant est de 200 € par an et l'autre mensuel dont le montant est de 500 PLN (125 €) par mois.

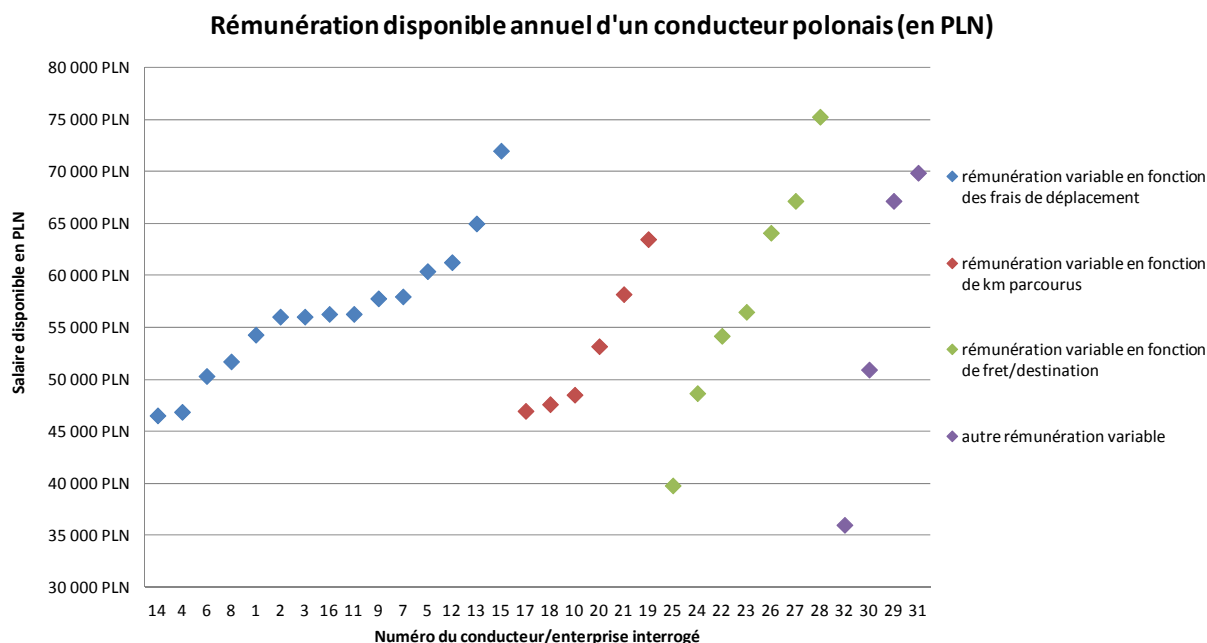
L'un des conducteurs rencontrés touche également une prime annuelle de 500 PLN (125 €) pour l'économie de gazole réalisée.

Ces primes sont prises en compte dans le calcul des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu.

Rémunération nette après impôt

En résumé, le salaire disponible mensuel pendant les mois d'activité comprenant soit uniquement la partie variable, soit une partie variable et une partie fixe varie entre 3 500 PLN (875 €) et 8 000 PLN (2 000 €) par mois. Dans la majorité des cas (cela concerne 17 conducteurs sur 22), les conducteurs perçoivent un salaire disponible compris entre 4 000 PLN (1 000 €) et 6 000 PLN (1 500 €) par mois.

En pratique, la rémunération des heures supplémentaires n'est pas majorée par les transporteurs interrogés.



Source CNR - VCI

Rapporté aux mois d'activité, le salaire disponible annuel des conducteurs polonais varie entre 50 000 PLN (12 500 €) et 70 000 PLN (17 500 €) par an. Les écarts se répartissent de manière homogène sur les conducteurs interrogés.

3.2.5.2 Calcul des cotisations sociales et des impôts

Le calcul des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu est relativement complexe en Pologne.

De manière générale, le salaire fixe ainsi que toutes les autres primes à l'exception des frais de déplacement (la partie des frais de déplacement ne dépassant pas le barème légal) sont pris en compte dans le calcul des cotisations (sociales et patronales) et de l'impôt sur le revenu prélevé à la source.

- Cotisations sociales payées par le salarié

Les cotisations sociales payées par le salarié sont composées de cotisations pour l'assurance maladie, de cotisation retraite, de pension invalidité.

Une partie des cotisations sociales payées par le salarié est calculé avant paiement de l'impôt (sur le salaire brut). La part de celles-ci s'élève à 13,71 %.

Les reste des cotisations sociales payées par le salarié est calculée après paiement de l'impôt (sur le salaire net après impôt). La part de celles-ci s'élève à 16,75 %.

- Impôt sur le revenu

De manière générale, le taux d'imposition pour les conducteurs s'élève à 18 % du salaire net fiscal du salarié.

La moitié de l'impôt sur le revenu est prélevé mensuellement à la source comme acompte et le montant restant diminué des aides familiales est dû à la fin de l'année.

- Cotisations sociales payées par l'employeur

Enfin, les cotisations patronales sont composées de cotisations pour la retraite, de pension invalidité, d'assurance pour l'accident du travail, de cotisation pour le fonds du travail et le fonds de prestations garanties des salariés.

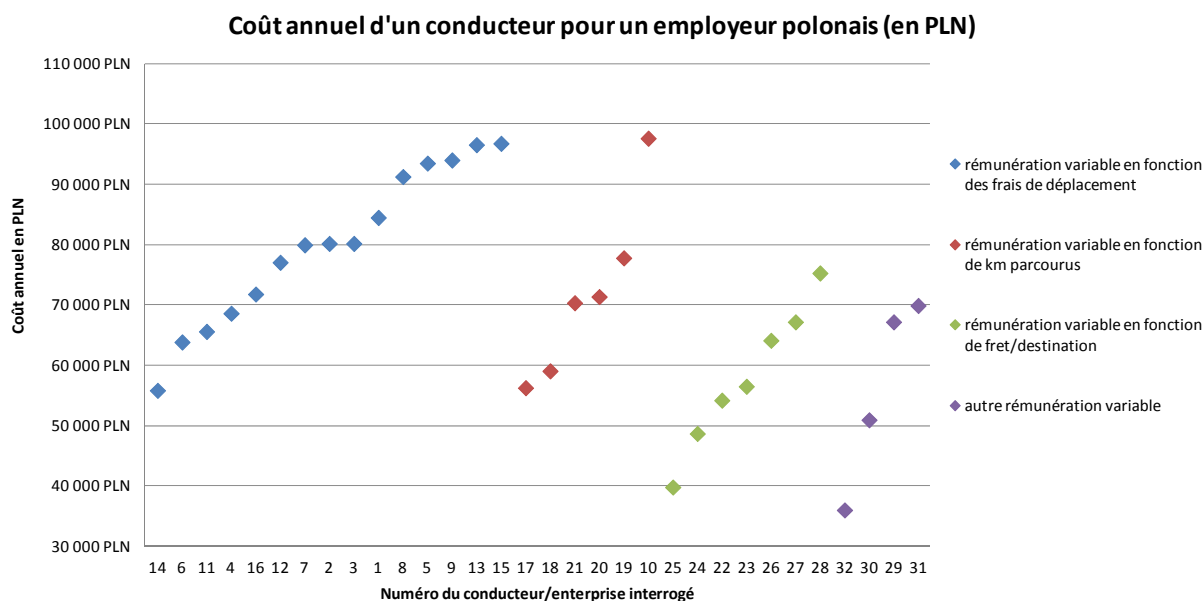
La part des cotisations patronales est de 18,48 % et celles-ci sont calculées sur le salaire brut du salarié.

3.2.5.3 Coût pour l'employeur

Le coût global d'un conducteur pour l'employeur pendant les mois d'activité est donc composé des éléments suivants:

- Du salaire fixe brut et les primes exceptionnelles
- Des cotisations patronales calculées sur le salaire fixe brut et les primes
- Des frais de déplacement (frais kilométrique ou encore pourcentage du fret apparaissent sur la fiche de paie comme des frais de déplacement) sur laquelle ne sont pas calculées les cotisations et l'impôt

D'après nos calculs, le coût salarial mensuel pour les mois d'activité est compris entre 4 200 PLN (1 050 €) et 10 000 PLN (2 500 €) par mois. La majorité des entreprises employant les conducteurs interrogés ont un coût salarial mensuel compris entre 4 200 PLN (1 050 €) et 7 200 PLN (1 800 €).



Source : CNR - VCI

Le coût salarial annuel des conducteurs interrogés est compris entre 12 800 € (51 200 PLN) et 24 200 € (96 800 PLN). Les écarts se répartissent de manière homogène sur les conducteurs interrogés.

3.2.6 Présentation d'un profil type

Pour permettre des comparaisons internationales, un profil type est proposé. Il s'agit d'une synthèse et non d'une moyenne arithmétique. La présentation est faite selon le modèle de la rémunération kilométrique car c'est celle qui semble la plus fréquente. Mais les résultats en termes de productivité et de coût sont similaires pour les autres modalités de rémunération.

3.2.6.1 Description du profil

Le profil type illustre un conducteur payé au kilomètre. Il perçoit un salaire de base fixe de 2 150 PLN brut (538 €) par mois sur 12 mois. Ce salaire fixe est complété par une partie variable dépendant du nombre de kilomètres réalisés dans le mois. Pendant la période des congés payés, le conducteur ne reçoit que son salaire de base.

Le montant de la rémunération kilométrique est de l'ordre de 0,36 PLN par kilomètre (0,09 €). Dans la plupart des cas, les conducteurs polonais affirment recevoir une prime de bonne conduite mensuelle dépendant du nombre des accidents dans lesquels ils ont été impliqués et de leur consommation de carburant.

Le profil type ci-dessous représente un conducteur type effectuant des tournées moyennes en Europe qui lui permettent de rentrer à la base lors d'un weekend toutes les 2 à 3 semaines. Son temps de travail et de conduite sont optimisés, tel est le cas dans la plupart des entreprises interrogées.

Etant donné l'interdiction européenne de rémunérer les conducteurs au kilomètre, les entrepreneurs ne peuvent pas ouvertement déclarer ce type de rémunération sur les fiches de paie. L'inscription comptable diffère donc. En effet, les frais kilométriques sont quasi intégralement inscrits sous forme de frais de déplacement, non soumis aux charges sociales. A cette fin, les entreprises de TRM n'hésiteraient pas à faire signer au conducteur des feuilles de déplacement vides, ensuite remplies par le comptable au gré des besoins.

Les tableaux suivants illustrent les deux décomptes. Dans un premier temps, le coût annuel d'un conducteur est calculé suivant le mode de rémunération convenu entre l'employeur et son conducteur, c'est-à-dire sous forme de frais kilométriques. Dans un deuxième temps, la présentation concerne une possible inscription comptable de la rémunération du même conducteur, pour un résultat identique.

Profil type	
Composition du salaire	- Salaire de base de 2150 PLN perçu tous les mois - Retour à la base 1 weekend sur 2 ou 3 - Rémunération variable composée de frais kilométriques de 0,36 PLN/km pendant les mois d'activité - Déclaration des frais kilométriques sous forme de frais de déplacement - Cotisations payées seulement sur le salaire de base
Kilométrage annuel réalisé	132 000 km
Nombre de jours de travail par an	238 jours
Nombre de semaines d'activité par an	44 semaines
Nombre d'heures de conduite par an	1980 heures
Coûts annuel pour l'employeur	78 744 PLN (19 686 €)
Coût horaire de conduite	39,77 PLN* (9,94 €)
Coût au km	0,60 PLN* (15 centimes €)

* Des écarts d'arrondis existent

Source : CNR - VCI

3.2.6.2 Calcul du coût du conducteur selon la rémunération réellement payée

- Pour un mois d'activité

Coût réel d'un conducteur pendant les mois d'activité					
SALARIE			EMPLOYEUR		
Salaire brut	2 150 PLN	538 €	Salaire brut de base	2 150 PLN	538 €
- Cotisations sociales pour le salarié	295 PLN	74 €	Cotisations sociales pour l'employeur	397 PLN	99 €
- Impôt sur le revenu	334 PLN	83 €	Coût/mois avant rémunération au km	2 547 PLN	637 PLN
- Autres cotisations sociales après impôt	255 PLN	64 €	Rémunération kilométrique (0,36 PLN/km)	4 320 PLN	1 080 €
Rémunération kilométrique	4 320 PLN	1 080 €	Prime de bonne conduite	60 PLN	15 €
Salaire net disponible	5 586 PLN	1 397 €	Coût mensuel pour l'employeur	6 927 PLN	1 732 €

Source : CNR – VCI

- Pour un an

Coût réel annuel d'un conducteur				
Coût réel pendant les mois d'activité	Montant mensuel en PLN	Nombre de mois	Total en PLN	Total en €
salaire brut de base + cotisations employeur	2 547	11	28 019	7 004
rémunération kilométrique (0,36 PLN/km)	4 320	11	47 520	11 880
prime de bonne conduite	60	11	660	165
Coût réel pendant les mois d'inactivité	Montant mensuel en PLN	Nombre de mois	Total en PLN	Total en €
salaire brut de base + cotisations employeur	2 547	1	2 547	637
Coût réel annuel du conducteur pour son employeur			78 746	19 686

Source : CNR – VCI

3.2.6.3 Illustration de la déclaration comptable du coût du conducteur

- Pour un mois d'activité

Coût mensuel d'un conducteur selon la déclaration pendant les mois d'activité					
SALARIE			EMPLOYEUR		
Salaire brut	2 150 PLN	538 €	Salaire brut de base	2 150 PLN	538 €
Salaire brut de base	2 150 PLN	538 €	Salaire brut de base	2 150 PLN	538 €
Salaire brut variable	0 PLN	0 €	Salaire brut variable	0 PLN	0 €
autres primes	0 PLN	0 €	autres primes	0 PLN	0 €
- Cotisations sociales pour le salarié	295 PLN	74 €	Cotisations sociales pour l'employeur	397 PLN	99 €
Cotisation retraite	210 PLN	52 €	Cotisation retraite	210 PLN	52 €
Cotisation pension invalidité	32 PLN	8 €	Cotisation pension invalidité	97 PLN	24 €
Cotisation assurance maladie	53 PLN	13 €	Cotisation assurance accident	36 PLN	9 €
Net fiscal	1 855 PLN	464 €	Cotisation fonds du travail	53 PLN	13 €
- Impôt sur le revenu	334 PLN	83 €	Cotisation fonds de prestation garanties des salariés	2 PLN	1 €
Net avant impôt	1 521 PLN	380 €	Coût/mois avant frais de déplacement	2 547 PLN	637 €
- Cotisations sociales complémentaires	255 PLN	64 €	Frais de déplacement	4 207 PLN	1 052 €
Cotisation assurance maladie	137 PLN	34 €	Coût moyen mensuel pour l'employeur	6 754 PLN	1 689 €
Cotisation retraite complémentaire	118 PLN	29 €	+ primes diverses annuelles (avec cotisations employeur) de 1902 PLN (476 €)		
Salaire net après impôts et charges	1 266 PLN	317 €			
Frais de déplacement	4 207 PLN	1 052 €			
Salaire net disponible	5 473 PLN	1 368 €			

Source : CNR – VCI

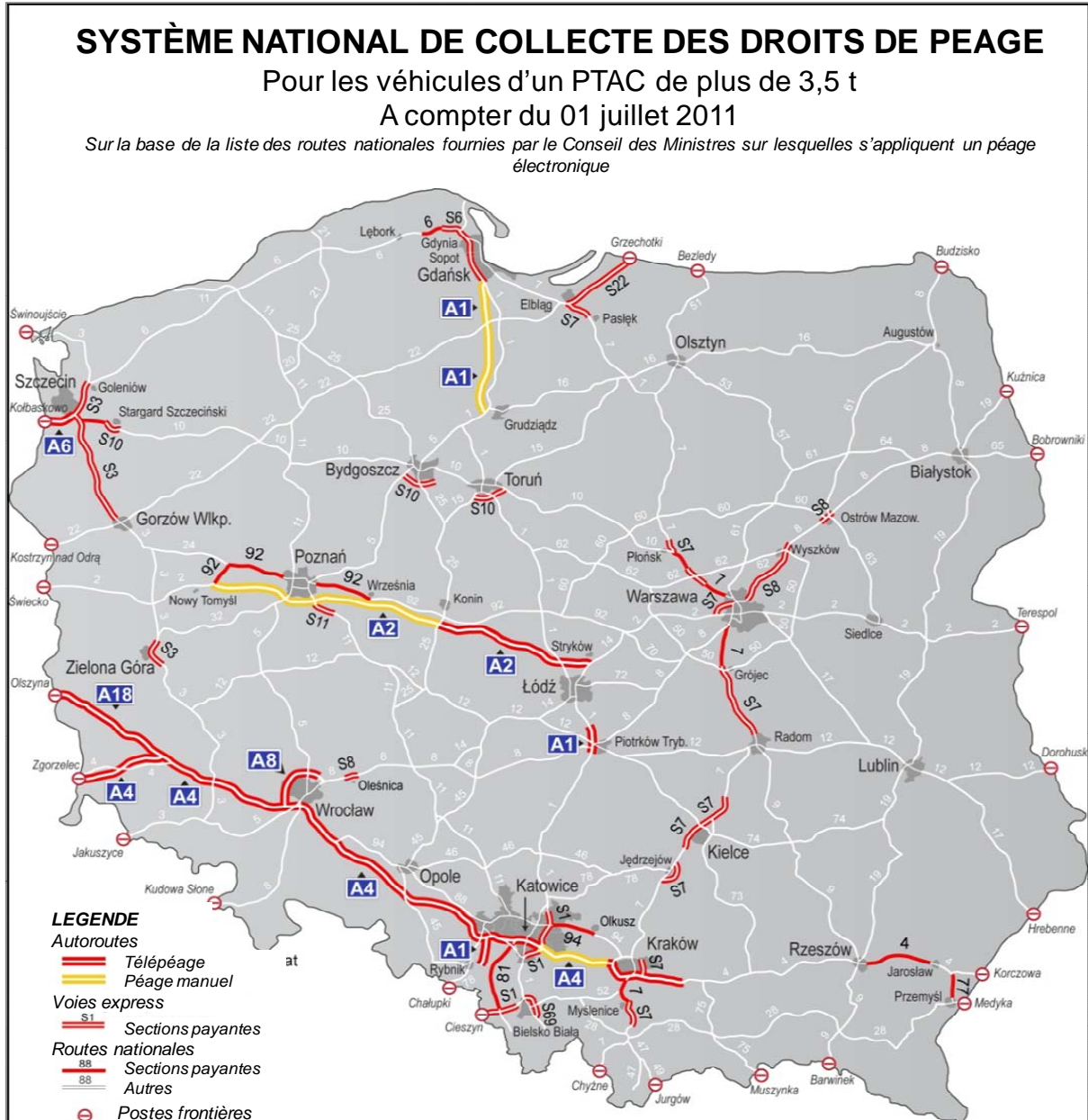
- Pour un an

Coût annuel d'un conducteur selon la déclaration				
Coût réel pendant les mois d'activité	Montant mensuel en PLN	Nombre de mois	Total en PLN	Total en €
salaire brut de base + cotisations employeur	2 547	11	28 019	7 004
frais de déplacement	4 207	11	46 276	11 569
Coût réel pendant les mois d'inactivité	Montant en PLN	Nombre de mois	Total en PLN	Total en €
salaire brut de base + cotisations employeur	2 547	1	2 547	637
primes diverses dans l'année+ cotisations employeur	1 902	1	1 902	476
Coût total annuel du conducteur pour son employeur			78 744	19 686

Source : CNR – VCI

4 Annexes

4.1 Annexe 1 : Liste des routes concernées par le projet ViaTOLL



4.2 Annexe 2 : Extrait du barème légal polonais pour les frais de déplacement

Montants maximum pour les frais de déplacement journalier et pour le remboursement de l'hébergement

<i>Pays concerné</i>	<i>Devises</i>	<i>Frais journalier</i>	<i>Hébergement</i>
1 Afghanistan	USD	41,00	100,00
2 Albanie	EUR	36,00	90,00
3 Algérie	EUR	42,00	100,00
4 Andorre	jak w Hiszpanii		
5 Angola	USD	51,00	150,00
6 Arabie Saoudite	USD	46,00	110,00
7 Argentine	USD	47,00	100,00
8 Arménie	USD	41,00	80,00
9 Australie	AUD	87,00	190,00
10 Autriche	EUR	45,00	100,00
11 Azerbaïdjan	USD	45,00	150,00
12 Bangladesh	USD	40,00	120,00
13 Belgique	EUR	45,00	160,00
14 Biélorussie	USD	45,00	80,00
15 Bosnie et Herzégovine	EUR	39,00	80,00
16 Brésil	USD	50,00	120,00
17 Bulgarie	EUR	36,00	80,00
18 Chili	USD	42,00	80,00
19 Chine	USD	46,00	110,00
20 Croatie	EUR	36,00	100,00
21 Chypre	EUR	33,00	70,00
22 République tchèque	EUR	33,00	80,00
23 Danemark	DKK	324,00	800,00
24 Égypte	USD	49,00	110,00
25 Équateur	USD	44,00	110,00
26 Estonie	EUR	39,00	90,00
27 Éthiopie	USD	49,00	95,00
28 Finlande	EUR	42,00	135,00
29 France	EUR	45,00	120,00
30 Grèce	EUR	45,00	104,00
31 Géorgie	USD	44,00	150,00
32 Espagne	EUR	48,00	120,00
33 Inde	USD	42,00	110,00

5 Bibliographie

Institut National de la Statistique, GUS

- Transport activity results in 2009 – 2010
- Road transport in Poland in the years 2005- 2009 - 2011

Etude économique de la Pologne, 2010, OCDE 2010

Commission Européenne, EUROSTAT

- European Business : Facts and figures – Chapter 21 : Transport and Storage, 2009 Edition
- Statistics in focus, 97/2008, competitiveness in EU road freight transport – 2006
- VAT rates applied in the member states of the EU, situation at the 1st January 2010

Site internet d'Eurostat, bases de données, <http://ec.europa.eu/eurostat>, consulté à plusieurs reprises de mai à août 2011

Différentes lois (ainsi que leurs amendements)

- Loi sur le Transport routier de 2001 : *Ustawa o transporcie drogowym*
- Loi sur le temps de travail dans le transport routier de 2004 : *Ustawa o czasie pracy kierowców*
- Loi sur chronotachygraphe numérique de 2005 : *Ustawa o systemie tachografów cyfrowych*
- Loi sur les impôts locaux de 1991: *Ustawa o podatkach i opłatach lokalnych*
- Loi sur Viatoll de 2011 : *Rozporządzenie rady ministrów w prawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłate elektroniczna oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej*

Institut de recherche sur le transport routier (ITS)

- Freight Motor Transport - 2010