



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises bulgare

Étude 2021



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Moreus

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises bulgare

Étude 2021

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

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

AVERTISSEMENTS

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM bulgare réalisée en 2015, cette étude menée en 2021 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2022 et 2023. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2021.

Il convient de rappeler que cette étude a été réalisée en 2021 pendant la crise sanitaire de la covid. L'analyse devait être axée sur les données antérieures à la covid, soit 2019. Lors des entretiens, les transporteurs bulgares ont cependant eu du mal à dissocier les données 2020-2021. La crise covid impacte de facto les données de cette étude. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.

RESUME

Le transport routier de marchandises (TRM) bulgare est majoritairement tourné vers l'international, pour plus de 77 % de l'activité totale de son pavillon. L'activité internationale entre pays tiers représente à elle seule plus de 44 % de son activité totale. Dans le dernier classement européen du CNR, le pavillon bulgare se place en quatrième position sur cette activité. La crise de la covid en 2020-2021 et les conséquences du paquet Mobilité semblent cependant avoir affecté à la baisse l'activité des transporteurs bulgares. Ces derniers privilégieraient davantage les marchés proches. Il en ressort un kilométrage annuel d'un poids lourd bulgare plus faible que lors de la dernière étude, 129 500 km/an en 2021 contre 150 600 km/an en 2015. Il en est de même concernant le kilométrage annuel des conducteurs bulgares affectés à l'international passant de 140 800 km/an en 2015 à 124 500 km/an en 2021. Ces derniers semblent rentrer plus souvent chez eux, en moyenne toutes les deux semaines contre cinq à six semaines en moyenne en 2015. Le coût du conducteur augmente sur la période, passant de 15 859 €/an en 2015 à 20 061 €/an en 2021, soit une hausse de 26,5 % en 6 ans. Celle-ci s'explique par les augmentations liées au salaire minimum et aux indemnités de déplacement.

Des évolutions importantes sont également observées sur d'autres postes de coûts. C'est le cas des péages (+ 40 %), de l'entretien-réparations (+24,5 %) ou encore du coût de détention (+17 %). A l'inverse, le poste pneumatiques a fortement chuté depuis 2015, -29,1 %, ceci s'explique notamment par l'attention particulière que les transporteurs bulgares lui portent.

Au bilan, en 2021, le coût complet d'un poids lourd bulgare affecté à l'international s'établit à 0,84 €/km. En comparaison avec l'étude du CNR de 2015, le prix de revient est en augmentation de plus de +25 %.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENTS	5
RESUME	7
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON BULGARE	11
1.1. LA BULGARIE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES BULGARE	11
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	11
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	14
LE TRM BULGARE - DONNEES CLES	16
1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN BULGARIE	19
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	19
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	21
2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL BULGARE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	23
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	23
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	24
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	24
CARBURANT	24
ENTRETIEN & REPARATIONS	25
PNEUMATIQUES	25
PEAGES	25
ASSURANCES	25
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	26
COUTS DE STRUCTURE	26
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	26
CONDITIONS DE TRAVAIL	26
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	27
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT BULGARE AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	28
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	29
3. BIBLIOGRAPHIE	31

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON BULGARE

1.1. LA BULGARIE EN BREF

Capitale	Sofia
Superficie	110 996 km ²
Population	6 838 937 habitants (Eurostat, 2022)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Bulgare
Régime politique	République parlementaire
Chef d'État	Romen Radev
Premier ministre	Nikolaï Denkov
Ministre des Transports	Julian Popov
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 2007
Sièges au Parlement européen	17 sièges
Monnaie	Lev bulgare
Commissaire européen	Mariya Gabriel, Commissaire à l'innovation et à la jeunesse
Croissance PIB (%)	-4,4 % (Eurostat, 2020)
Inflation (%)	13 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	5,3 % (Eurostat, 2021)
Balance commerciale	901 millions d'€ (Eurostat, 2020)
Salaires minimum brut	363,02 €/mois (Eurostat, S2 2022)
Émissions de gaz à effet de serre	8,1 tonnes/habitant.an (Eurostat, 2019)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES BULGARE

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Politique des transports

En matière de transports, la Bulgarie a axé, ces dernières années, sa politique sur différents enjeux afin de répondre aux exigences européennes. A cet effet, a été adoptée, en 2017, la stratégie intégrée des transports, pour la période allant jusqu'en 2030¹. Cette dernière met en avant 3 objectifs et 9 priorités stratégiques. Chacune de ces priorités contient des mesures spécifiques de mise en œuvre.

Les objectifs stratégiques de la politique des transports à l'horizon 2030 sont :

- Accroître l'efficacité et la compétitivité du secteur des transports
- Améliorer la connectivité des transports et des accès (internes et externes)
- Limiter les effets négatifs du développement du secteur des transports.

¹ <https://www.mtc.government.bg/en/category/42/integrated-transport-strategy-period-until-2030>

Les priorités stratégiques du secteur des transports sont :

- L'entretien, la modernisation et le développement efficaces des infrastructures de transport.
- L'amélioration de la gestion du système de transport.
- Le développement du transport intermodal.
- L'amélioration des conditions de mise en œuvre des principes de libéralisation du marché des transports.
- La réduction de la consommation de carburant et l'augmentation de l'efficacité énergétique des transports.
- L'amélioration de la connectivité du système de transport bulgare avec l'espace européen unique des transports.
- L'assurance d'un transport de qualité et facilement accessible dans toutes les régions du pays.
- La limitation des effets négatifs des transports sur l'environnement et la santé des personnes.
- La sécurité et la sûreté du système de transport.

La stratégie couvre à la fois le transport de marchandises et le transport de passagers ainsi que tous les modes de transport. Elle est applicable au transport intérieur, international et de transit².

En outre, la Bulgarie fait partie du réseau européen de transport TEN-T. Plusieurs tronçons appartiennent ainsi au TEN-T dans le pays :

- Les ports de Vidin et Ruse ainsi que les terminaux intermodaux de Ruse Orient/Méditerranée orientale
- La voie ferrée et routière dans les directions de Vidin-Sofia-Kulata et Sofia-Plovdiv-Burgas/Svilengrad (frontière turque)
- La voie ferrée en direction de Sofi-Gorna-Oryahovitsa-Ruse-Bucarest
- Le réseau routier en direction de Sofia- Veliko Tarnova - Ruse - Bucarest

En plus de ces réseaux, cinq nouvelles voies de circulation sont en projet :

- Sofia - Veliko Tarnovo - Sofia - Varna
- Kiustendil - Dupnitsa - Samokov - carrefour routier Bogoroditsa - autoroute de Traki et autoroute de Hemus
- Route rapide I-2 Ruse - Shumen, la voie rapide de Varna, Durankulak et Plovdiv
- La route de Rudozem
- Le port de Silistra

Un projet concerne aussi le développement des liaisons ferroviaires vers Varna.

Infrastructures de transport et utilisation

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

2019	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	77,4%	22,6%	5,6%
Bulgarie	47,1%	21,1%	31,8%

Source : Eurostat

² https://www.mtc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_eng.pdf

Le réseau routier

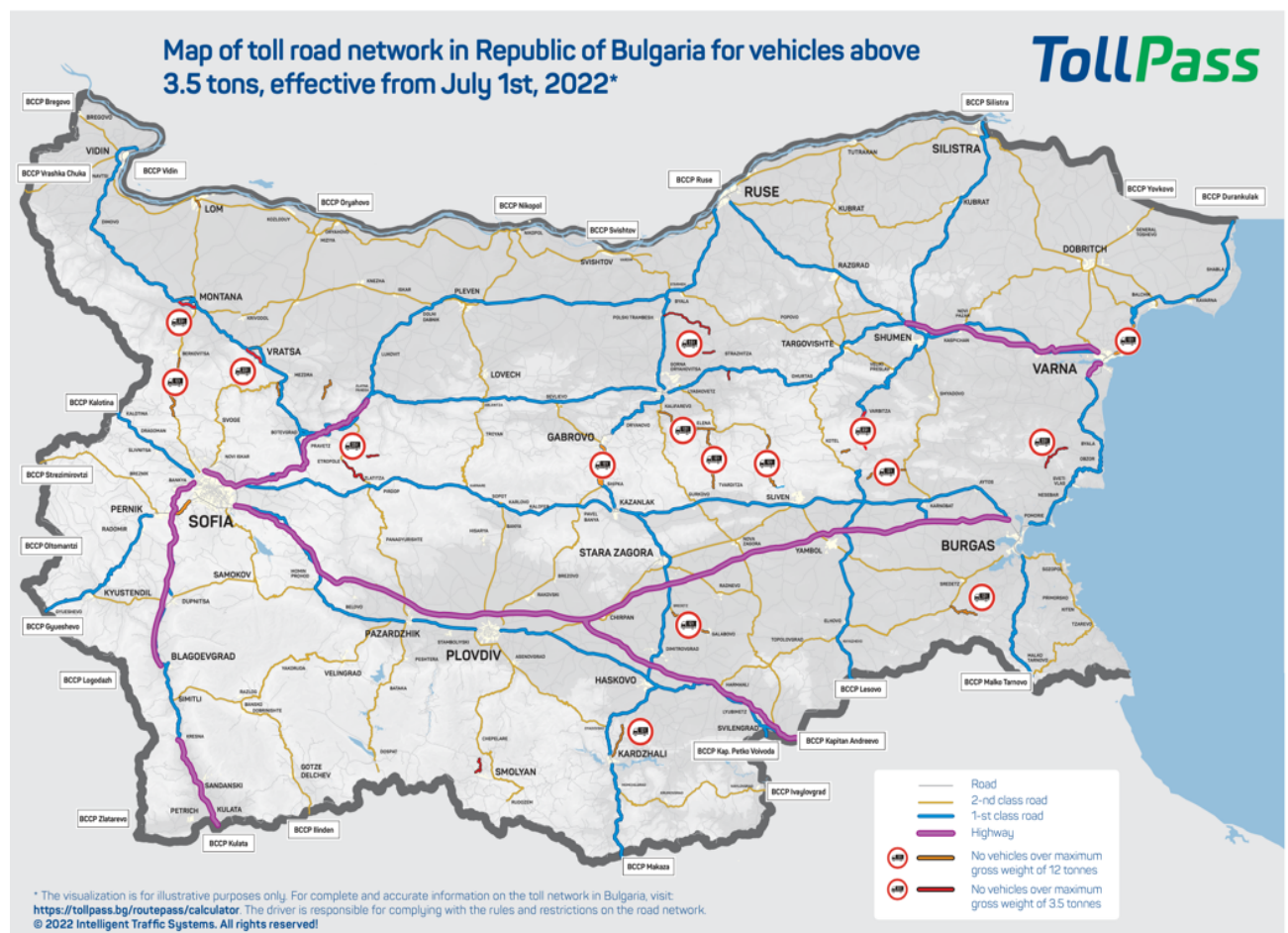
Le réseau routier national bulgare s'étend sur près de 20 000 kilomètres répartis comme suit :

- 803 kilomètres d'autoroutes
- 2 884 kilomètres de routes de première catégorie
- 4 019 kilomètres de routes de deuxième catégorie
- 12 217 kilomètres de routes de troisième catégorie

Les tronçons autoroutiers sont davantage concentrés dans le sud. Le nord du pays est quant à lui très peu pourvu en autoroutes, seuls 17 kilomètres d'autoroutes dans le nord-ouest du pays et 95 kilomètres dans le nord-est de la Bulgarie.

Le transport routier de fret en Bulgarie est moins important que la moyenne européenne. Moins de la moitié du transport de fret domestique est réalisé par la route.

Réseau routier bulgare en 2022 et répartition suivant les catégories de routes concernées



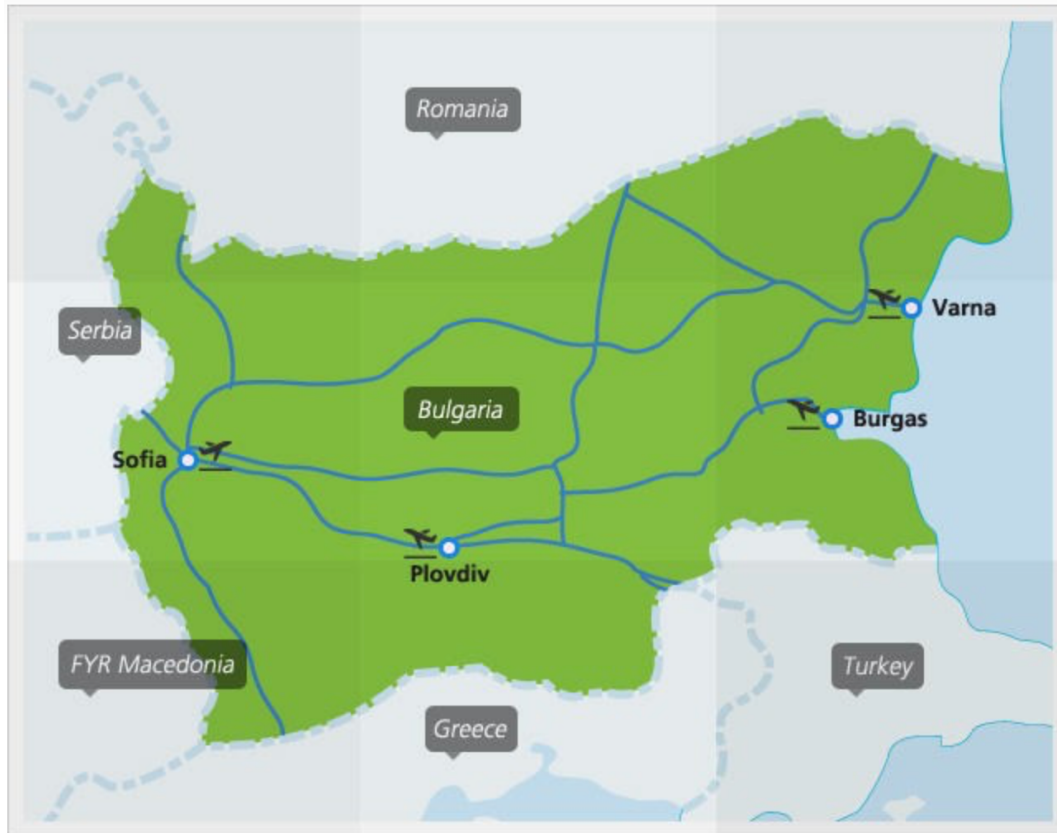
Source : TollPass

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire bulgare s'étend sur plus de 4 000 kilomètres. L'essentiel se situe autour de la capitale, Sofia, qui a des connexions avec la Roumanie, la Serbie et la Turquie.

La part du rail dans le transport de fret en Bulgarie se situe dans la moyenne européenne. En 2021, 4 658 millions de tonnes-kilomètres ont été transportés par le rail. En termes de répartition, 2 780 millions de tonnes-kilomètres concernent le national et 1 878 millions de tonnes-kilomètres l'international³.

Réseau ferroviaire en Bulgarie



Source : interrail

Les voies navigables

Les voies navigables représentent une part conséquente du transport de fret en Bulgarie, soit près de 32 %, un pourcentage bien supérieur à la moyenne européenne qui s'établit à 5,6 %.

Il convient de noter qu'il existe depuis plusieurs années un intérêt croissant pour ce moyen de transport, plus précisément pour assurer un service entre la mer Noire et le Danube. Pour cela, un certain nombre d'investissements ont été faits pour améliorer la signalisation et augmenter les capacités logistiques sur cet axe.

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Organisations professionnelles

Association bulgare d'expédition de fret (NSBS)

La NSBS a été fondée en 1992. Elle comprend plusieurs branches d'activités, dont les membres représentent près de deux tiers des prestataires de services de transport international en Bulgarie.

³ <https://www.nsi.bg/en/content/1731/goods-carried-and-transport-performance>

Les missions de la NSBS sont :

- le développement durable du secteur,
- la promotion du secteur auprès des jeunes,
- le développement intermodal du transport.

[AEBTRI](#)

AEBTRI est membre de l'IRU. Cette fédération représente à la fois les transporteurs routiers de marchandises et les transporteurs de passagers. Certains de ses membres interviennent également dans le secteur de la construction et de la maintenance des routes. La fédération agit pour défendre les intérêts du secteur du TRM au niveau national et à l'international.

Au niveau national, l'association assure la coopération entre les autorités compétentes et les représentants privés du secteur du TRM et du TRV. Elle participe à des réunions de commissions spécialisées.

Au niveau international, l'association développe des relations privilégiées avec la FIATA, le PRI, les groupes d'experts au sein du comité de transport de l'ONU à Genève, la DGMOVE à Bruxelles et l'ECMT.

Organisations syndicales

[Fédération des syndicats de transport en Bulgarie \(FTTUB\)](#)

La FTTUB a été créée en 1990. Avec plus de 12 900 membres, elle regroupe 103 syndicats dans tous les domaines des transports et services annexes, tels que les entreprises portuaires et aéroportuaires, l'aviation civile, les chemins de fer, l'infrastructure de transport, le transport urbain de voyageurs, les transports spécialisés, les entreprises de TRM, TRV et de rail. Elle est également implantée dans les 6 régions du pays avec des représentations sur place.

FTTUB est membre de la Confédération des syndicats indépendants de Bulgarie (CITUB), de la Fédération internationale des travailleurs des transports et de l'ETF, sa version européenne.

*Structure du TRM sous pavillon bulgare en 2020***Structure du TRM sous pavillon bulgare en 2020**

2020	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	136 229	32 566	100,0%	239	2 040
Transport national	105 661	7 410	22,8%	70	536
Transport international	30 568	25 156	77,2%	823	1 505
<i>dont transport international marchandises chargées en Bulgarie</i>	6 248	5 335	16,4%	854	325
<i>dont transport international marchandises déchargées en Bulgarie</i>	5 220	4 007	12,3%	768	236
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	14 990	14 428	44,3%	963	849
<i>dont cabotage</i>	4 109	1 386	4,3%	337	94

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises bulgare est majoritairement orienté vers l'international. Son activité nationale représente près de 23 % du total. Dans l'activité internationale, on note l'importance accordée au transport entre pays tiers, représentant à lui seul 44,3 % de l'activité TRM du pavillon bulgare, soit 57,4 % de son activité internationale.

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

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TCAM*
TOTAL	15 322	17 742	19 433	21 214	24 372	27 097	27 854	32 297	35 409	35 150	26 950	20 551	32 566	6,48%
Transport national	7 122	6 306	6 120	6 518	6 286	7 192	6 826	7 172	7 324	8 328	7 734	5 719	7 410	0,33%
Transport international	8 200	11 436	13 313	14 696	18 086	19 905	21 027	25 125	28 085	26 822	19 216	14 832	25 156	9,79%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Entre 2008 et 2020, l'activité totale du pavillon bulgare a fortement augmenté, exception faite de l'année 2019 où l'activité internationale comme l'activité nationale ont connu une baisse. On observe un taux de croissance annuel moyen de près de 6,5 % sur l'activité totale. C'est sur l'activité internationale que la hausse se fait particulièrement sentir, +9,8 %/an sur la période. L'activité nationale, quant à elle, reste stable, soit +0,3 %/an. Sur la période étudiée, la part de l'activité internationale semble se stabiliser autour de 75 % de l'activité totale.

Cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon bulgare représente plus de 4 % du transport routier international en 2020 et constitue une niche importante de développement pour son pavillon. En moyenne sur 10 ans, l'activité de cabotage du pavillon bulgare a augmenté de 4,8 %/an. La Bulgarie est le 6^e pays caboteur dans l'Union européenne⁴. Elle cabote près de 87 fois plus qu'elle n'est cabotée.

⁴ CNR – Classement TRM européen 2021

Le cabotage sous pavillon bulgare dans les 4 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TCAM*
Cabotage sous pavillon bulgare	867	764	1 016	1 178	1 536	1 502	2 576	2 163	1 018	1 173	1 386	4,80%
<i>en Allemagne</i>	171	62	338	172	583	368	465	562	299	244	587	13,13%
<i>en Espagne</i>	-	-	-	-	93	-	66	284	161	172	141	7,18%
<i>en Italie</i>	224	176	130	244	151	411	110	168	93	86	104	-7,39%
<i>en France</i>	-	281	120	200	129	107	641	327	164	157	146	-7,02%
Part du cabotage dans le transport bulgare %	4,46	3,60	4,17	4,35	5,51	4,65	7,27	6,15	3,78	5,71	4,26	-

Source: Eurostat

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Les quatre pays où le pavillon bulgare cabote le plus sont l'Allemagne, la France, l'Espagne et l'Italie. Le cabotage réalisé en Allemagne et en Espagne a connu une progression importante, soit respectivement +13,1 %/an et +7,2 %/an.

Cabotage en Bulgarie

En millions de tonnes-kilomètres	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TCAM
Cabotage en Bulgarie	13	5	19	9	23	12	8	9	14	16	2,33%
Taux de pénétration du cabotage*	0,20%	0,08%	0,26%	0,13%	0,32%	0,16%	0,10%	0,12%	0,24%	0,22%	-
Part de marché du cabotage**	0,35%	0,14%	0,45%	0,24%	0,53%	0,26%	0,14%	0,19%	0,43%	0,35%	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

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

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

Le cabotage réalisé en Bulgarie reste faible en valeur absolue. Les volumes d'activité demeurent très bas avec un taux de pénétration de 0,22 % en 2020.

Entreprises de TRM

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

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2010	8 912	2 014	37 893
2011	9 364	2 475	41 955
2012	9 743	2 658	44 994
2013	10 360	2 892	48 617
2014	11 004	3 125	51 188
2015	11 764	3 406	55 080
2016	12 759	3 564	59 540
2017	13 245	3 887	62 210
2018	13 553	4 264	63 719
2019	13 509	4 408	63 904

Source: Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM en Bulgarie augmente entre 2010 et 2019 de 4,7 %/an. Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises progresse également sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 9,1 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur augmente sur la période, soit 6 %/an.

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

Classes d'effectif	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
De 0 à 1 salarié	3 855	3 955	4 008	4 164	4 297	4 431	4 716	4 790	4 936	4 939
De 2 à 9 salariés	4 362	4 623	4 940	5 379	5 856	6 316	6 982	7 350	7 554	7 402
De 10 à 19 salariés	565	588	566	595	607	718	756	801	772	864
De 20 à 49 salariés	241	294	322	328	350	383	403	419	423	422
De 50 à 249 salariés	80	92	96	107	116	123	127	137	139	145
250 salariés et plus	7	8	11	11	7	8	8	7	8	9
Total	9 110	9 560	9 943	10 575	11 233	11 979	12 992	13 504	13 832	13 781

Source: Eurostat

Près de 90 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés, ce qui en fait un secteur particulièrement atomisé.

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

Nombre d'entreprises	13 553
CA - millions €	4 264
Dépenses de personnel salarié - millions €	337
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	273
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	64
Taux de charges patronales apparent (b/a)	23,4%
Nombre de personnes occupées	73 314
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	9 595
<i>dont salariés</i>	63 719
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	86,9%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	5
Coût moyen du personnel salarié en €	5 300
Valeur ajoutée par salarié en €	14 000
CA par personne occupée	58 200
Investissement par personne occupée en €	6 300
Taux d'investissement (Investissement/VA)	51,4%

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Parc de véhicules en Bulgarie

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tracteurs routiers	29 000	32 000	35 000	39 100	42 686	47 809	51 660	50 396	51 142	50 660
Remorques et semi-remorques	50 000	53 000	55 000	58 900	61 113	65 819	69 632	70 648	74 300	76 904

Source: Eurostat

Le parc de véhicules tend à s'accroître sur la période 2010-2019. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés en Bulgarie progresse de +6,4 %/an en moyenne sur la période.

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

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Les résidents fiscaux bulgares sont imposés sur l'ensemble de leurs revenus, quel que soit le pays. Les non-résidents sont quant à eux imposés sur leurs revenus de source bulgare uniquement. Les revenus des sociétés sont imposés à un taux fixe de 10 %⁵.

TVA

Le taux standard de la TVA est de 20 %.

Un taux réduit de 9 % s'applique à certaines prestations touristiques. A noter que jusqu'au 31 décembre 2021, ce taux s'appliquait également à la restauration, hors boissons alcoolisées, à certains aliments pour bébés et enfants, à certains produits d'hygiène pour bébés, ainsi qu'aux livres et à l'utilisation des installations sportives.

Certaines activités sont, elles, détaxées comme les livraisons intracommunautaires, les exportations de biens vers des pays extérieurs à l'Union européenne ou encore les transports internationaux de biens (c'est-à-dire les transports à destination ou en provenance de pays extérieurs à l'Union européenne)⁶.

Taxe sur les véhicules à moteur - данък върху превозните средства

La taxe est calculée selon le type de véhicule, l'année de production, le PTAC, le nombre de sièges si applicable et les émissions Euro. Elle est due par les personnes physiques comme par les sociétés.

En ce qui concerne le TRM, les tracteurs routiers et les remorques (PTAC de 12 tonnes et plus) sont soumis à cette taxe qui est calculée par rapport au PTAC, au nombre d'essieux et au type de suspension. Les véhicules légers sont soumis à un calcul qui s'apparente à celui des voitures particulières. Le Conseil municipal de chaque municipalité est libre de choisir le montant de la taxe à appliquer dans les limites de la fourchette prévue par le ministère des Finances.

Les fourchettes établies par le ministère pour le montant de la taxe sur les tracteurs routiers et les remorques sont présentées ci-après :

⁵ <https://taxsummaries.pwc.com/bulgaria/corporate/taxes-on-corporate-income>

⁶ <https://taxsummaries.pwc.com/bulgaria/corporate/other-taxes>

Taxe à l'essieu bulgare sur les ensembles articulés valable à 2021

Nombre d'essieux du tracteur/remorque ou semi-remorque	PTAC du véhicule		Montant de la taxe en BGN	
	A partir de (en tonnes)	Moins de (en tonnes)	Suspensions pneumatiques	Autres types de suspensions
2 essieux	-	18	de 8 à 24	de 28 à 84
	18	20	de 28 à 84	de 64 à 192
	20	22	de 64 à 192	de 147 à 441
	22	24	de 190 à 570	de 342 à 1 026
	24	26	de 342 à 1 026	de 600 à 1 800
	26	28	de 342 à 1 026	de 600 à 1 800
	28	29	de 331 à 993	de 399 à 1 197
	29	31	de 399 à 1 197	de 655 à 1 965
	31	33	de 655 à 1 965	de 909 à 2 727
	33	38	de 909 à 2 727	de 1 381 à 4 143
3 essieux et plus	38	-	de 1 007 à 3 021	de 1 369 à 4 107
	36	38	de 604 à 1 920	de 888 à 2 664
	38	40	de 888 à 2 664	de 1 228 à 3 684
	40	-	de 1 228 à 3 684	de 1 817 à 5 451

Source: lex.bg

Un montant maximal de 3 684 leva, soit 1 884 euros⁷ s'applique, au titre de la taxe à l'essieu, pour un ensemble articulé bulgare 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

Péages

Depuis le 1^{er} mars 2020, les véhicules excédant 3,5 tonnes et empruntant les tronçons routiers payants en Bulgarie sont soumis à une redevance basée sur la distance parcourue. Elle remplace la vignette électronique pour les poids lourds et les autobus.

Les péages dépendent du PTAC du véhicule, de la norme Euro et de la catégorie de route empruntée, autoroutes, routes de première classe ou routes de deuxième classe.

La longueur totale des routes à péage en Bulgarie est de près de 7 500 kilomètres.

Depuis le 1^{er} juillet 2022, pour un ensemble articulé 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux, la redevance sur autoroutes est de 0,118 €/km (0,23 BGN/km), sur les routes de première classe de 0,107 €/km (0,21 BGN/km) et sur les routes de seconde classe de 0,077 €/km (0,15 BGN/km)⁸.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

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

⁷ Taux de change au 2 janvier 2020, 1 BGN = 0,5112918812 EUR

⁸ <https://tollpass.bg/en/toll-rates/tariff>

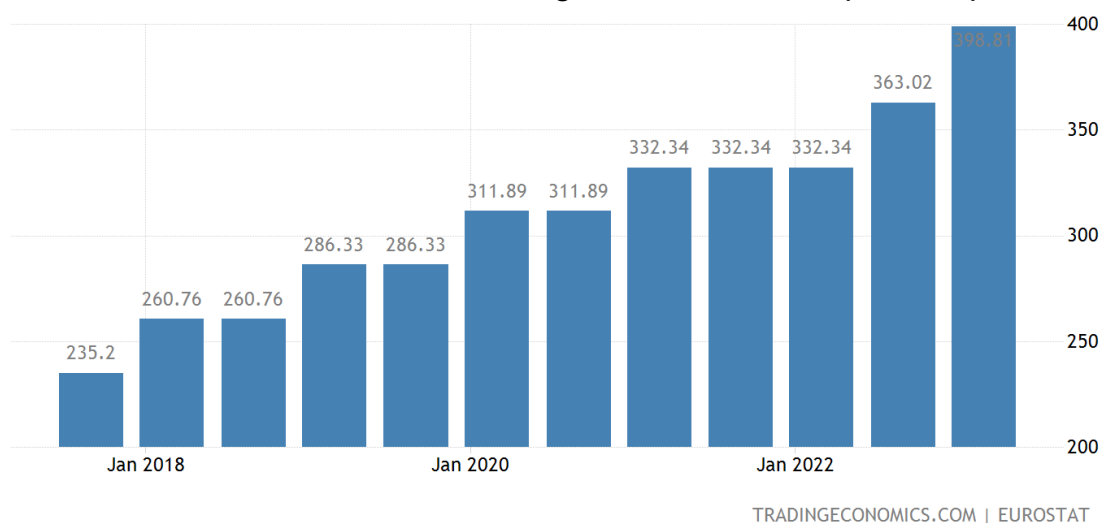
Au 1^{er} avril 2023, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 33,03 €/hl, soit le plancher européen. Il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Bulgarie⁹.

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

En 2021, le salaire minimum était de 332,34 €/mois. En 2022, il s'élève à 363,02 €/mois puis, au 1^{er} janvier 2023, le salaire minimum bulgare passe à 398,81 €/mois (780 BGN/an), soit une augmentation importante de + 20,2 % en 2 ans.

Évolution du salaire minimum bulgare entre 2018 et 2023 (en €/mois)



Congés payés

Les travailleurs bulgares ont droit à un minimum de 20 jours ouvrables de congés payés par an. Lors de la première année dans une entreprise, un salarié peut utiliser ses congés payés après avoir acquis au moins huit mois d'ancienneté. Il existe également 15 jours fériés en Bulgarie.

Indemnités de déplacement

Les indemnités de déplacement professionnel sont fixées par l'Annexe 3 de l'Ordonnance sur les déplacements professionnels et les études internationales du ministère des Finances. Depuis novembre 2021, elles sont de 50 € minimum par jour de déplacement. Elles ont été fortement augmentées par rapport à 2015. Elles passent ainsi de 27 € à 50 €, et ce afin de répondre aux exigences du paquet Mobilité. Il convient de préciser que ces indemnités peuvent être augmentées jusqu'au double du minimum légal sans qu'elles soient soumises à cotisations sociales. Au-delà, les cotisations sociales (part employeur et part salariale) s'appliquent sur la part excédentaire.

Dans le cas du double équipage, le minimum légal de l'indemnité de déplacement journalière s'élève à 45 €¹⁰.

⁹ CNR - Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe, situation au 1^{er} avril 2023

¹⁰ [https://www.ciela.net/svobodna-zona-darjaven-vestnik/document/2137215761/issue/6501/postanovlenie-No-390-ot-17-noemvri-2021-g-za-izmenenie-na-naredbata-za-sluzhebnite-komandirovki-i-spetsializatsii-v-chuzhbina-\(dv-br-50-ot-2004-g\)](https://www.ciela.net/svobodna-zona-darjaven-vestnik/document/2137215761/issue/6501/postanovlenie-No-390-ot-17-noemvri-2021-g-za-izmenenie-na-naredbata-za-sluzhebnite-komandirovki-i-spetsializatsii-v-chuzhbina-(dv-br-50-ot-2004-g))

Cotisations sociales

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2021 en Bulgarie	Employeur	Salarié
Soins de santé	4,80%	3,20%
Maladie - maternité (prestations en espèces)	2,10%	1,40%
Vieillesse, invalidité, survivants (1er pilier)*	11,22%	6,58%
Assurance pension complémentaire obligatoire (2e pilier)**	14,80%	2,20%
Accidents de travail - maladies professionnelles	1,10%	0,00%
Chômage	0,60%	0,40%
Total	34,62%	13,78%

Source: Cleiss

* Taux valable pour un salarié né après 1960

** Taux applicable pour un salarié né après 1959 et faisant partie de la catégorie 1

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Un taux forfaitaire de 10 % s'applique sur les revenus. Ils concernent tous les revenus issus d'activités économiques exercées en Bulgarie ainsi que la cession de biens réalisée sur le territoire bulgare¹¹.

¹¹ <https://taxsummaries.pwc.com/bulgaria/individual/taxes-on-personal-income>

2. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL BULGARE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2021, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM bulgare à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers bulgares (voir ci-après et page 26).

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

2.1. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 13 entreprises bulgares de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nombre de conducteurs	Principaux marchés	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	3	3	Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Danemark	700 000 €
Entreprise 2	15	16	Turquie, Danemark, Suède, Allemagne, République tchèque, Pologne, Hongrie, Roumanie	1 533 000 €
Entreprise 3	3	3	Espagne, Suède, Royaume-Uni	140 000 €
Entreprise 4	10	10	Macédoine, Suède, Pologne	1 000 000 €
Entreprise 5	8	8	France, Espagne	750 000 €
Entreprise 6	4	5	Pologne, Lituanie, Lettonie, Estonie, Suède, Danemark	240 000 €
Entreprise 7	7	9	Grèce, Hongrie, Allemagne, Pays-Bas	500 000 €
Entreprise 8	8	8	Allemagne, Danemark, Suède, Roumanie	500 000 €
Entreprise 9	9	15	Bulgarie, Grèce, Macédoine, Turquie, Suède, Danemark, Norvège, Pologne	230 000 €
Entreprise 10	2	2	Pays-Bas, Belgique, Allemagne	85 000 €
Entreprise 11	3	3	Pologne, Suède, Slovaquie	130 000 €
Entreprise 12	3	3	Turquie, Bulgarie, Finlande	240 000 €
Entreprise 13	5	5	Autriche, Allemagne, Espagne, France	300 000 €

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

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

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

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 220 et 253 jours, avec une concentration autour de 240 jours par an, contre 262 jours évalués en 2015. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 150 000 km, avec une concentration autour de 129 500 km par an contre 150 600 km par an en 2015. Le kilométrage des véhicules ainsi que le nombre de jours d'exploitation sont en baisse par rapport à la dernière étude du CNR. Plusieurs raisons expliquent cette forte diminution : la crise de la covid et le paquet Mobilité auraient modifié l'organisation des transporteurs bulgares qui semblent privilégier des marchés plus proches.

La durée de conservation des tracteurs sur l'activité internationale est comprise entre 2 et 10 ans, avec une concentration autour de 7 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Il existe une grande diversité de modalités de financement des véhicules : autofinancement, leasing et location financière. La moitié des entreprises interrogées ont recours à l'autofinancement pour l'achat de leurs véhicules très majoritairement d'occasion. Pour les véhicules neufs, les transporteurs rencontrés privilégient le crédit-bail ou la location financières sur 24 à 60 mois. Le leasing semble demeurer le mode de financement privilégié pour l'achat d'un véhicule neuf. Les véhicules sont conservés 3 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,13, en forte baisse par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio tracteur/semi-remorque de 1,30 avait alors été relevé en 2015.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs bulgares se situe autour de 80 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 21 500 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur une période de 48 mois. Certaines entreprises font également le choix du leasing pour l'achat de tracteurs sur une période de 60 mois ou de la location financière sur 24 mois.

La durée de détention d'un tracteur est de 2 à 10 ans suivant le type de contrat et de 9 ans en moyenne pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 2,5 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 12 330 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,13. Le coût de détention d'un ensemble articulé est en hausse depuis la dernière étude de 2015. Un montant de 10 535 € par an et par ensemble avait été relevé, soit une augmentation de 17 % en 6 ans.

CARBURANT

Concernant l'achat de carburant, les entreprises bulgares s'approvisionnent en grande majorité en Bulgarie, de l'ordre de 60 %. En 2021, elles paient en moyenne 0,89 € HT le litre de carburant en Bulgarie. Pour les 40 % restants, les transporteurs rencontrés privilégient l'achat en Autriche (prix moyen de 1,031 €/l) à hauteur de plus de 20 %, et le reste en Slovaquie au prix moyen de 1,032 €/l.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 0,9243 € HT.

ENTRETIEN & REPARATIONS

La quasi-totalité des entreprises rencontrées déclarent posséder un contrat pour l'entretien de leurs véhicules sauf une qui dispose d'un atelier. Les montants varient dans les entreprises visitées entre 3 000 € et 8 000 € par an et par ensemble.

Le montant annuel de l'entretien-réparations retenu pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 4 730 €/an. Il a augmenté depuis l'étude réalisée par le CNR en 2015, soit +24,5 % sur 6 ans. Pour mémoire, un montant annuel de près de 3 800 € par an et par ensemble avait alors été retenu.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 500 € à 4 000 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques) ou de la marque choisie mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La totalité des entreprises interrogées déclarent ne pas posséder de contrat pour l'entretien et le changement de leurs pneumatiques.

D'après les déclarations des transporteurs bulgares, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 120 €. Ce coût est en baisse depuis la dernière étude du CNR. Il s'établissait alors à 4 000 € par an et par ensemble, soit une baisse importante de près de 29,1 % sur 6 ans. Les transporteurs bulgares semblent ainsi porter une attention particulière à ce poste de coût.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 14 000 et 24 500 €. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Ce poste de coût est en augmentation depuis l'étude Bulgarie de 2015. Cette hausse s'explique notamment par la multiplication des pays ayant recours à la taxe kilométrique comme la Belgique et par l'augmentation généralisée des tarifs comme pour la Maut en Allemagne, marchés et pays de passage du pavillon bulgare.

Le montant retenu intègre l'Eurovignette qui est utilisée aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Suède et au Danemark.

Le coût annuel des péages est estimé à 18 200 € pour une entreprise bulgare type, vignettes comprises. Ce poste de coût est en augmentation de +40 % depuis 2015, date de la dernière étude du CNR sur le pavillon bulgare.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 500 € par an et par ensemble à 4 200 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques pour leurs tracteurs. A l'inverse, elles privilégient l'assurance au tiers pour leurs semi-remorques. Trois entreprises sur les treize entreprises interrogées déclarent assurer au tiers leur flotte en raison de matériels vieillissants.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 3 060 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Le poste assurances est quasi identique au montant relevé dans la dernière étude du CNR de 2015 sur le pavillon bulgare. Un montant de 3 000 € par an et par ensemble avait été alors retenu.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 1 884 € pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 5 et 10 % du coût de revient total du véhicule. Un pourcentage de 6 % du coût de revient du véhicule est retenu dans les calculs.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Bulgarie ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs bulgares et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos à la frontière romano-bulgare près de Ruse. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats bulgares, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat bulgare affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 231 jours, la fourchette se situant entre 217 jours et 275 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 4 semaines, soit le minimum européen. Ces jours de congés sont souvent pris en été et pendant les fêtes de fin d'année. Les conducteurs travaillent donc 11 mois effectifs par an.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs bulgares affectés à l'activité internationale réalisent en général une vingtaine de découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les deux semaines. Les tournées peuvent être plus longues de l'ordre de 3 semaines. Une entreprise a indiqué que ses conducteurs réalisaient des tournées de 45 jours. Point à souligner, tant du côté des conducteurs que des entreprises, plusieurs révèlent rentrer tous les week-ends. Ceci peut s'expliquer par la crise de covid et par les transformations en termes d'organisation apportées par le paquet Mobilité. Les marchés sont plus proches et les conducteurs bulgares rentrent donc plus souvent chez eux. Au final, 22 découchers ont ainsi été retenus pour établir le profil type d'un conducteur sous contrat bulgare affecté à l'international.

Le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 123 750 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 125 130 km. La valeur retenue pour cette mise à jour est de 124 440 km par an, en forte baisse par rapport à 2015 (140 800 km/an). Deux raisons peuvent expliquer cette baisse : la crise de la covid en 2020 et le paquet Mobilité. Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,04. Ce ratio est en baisse par rapport à 2015. Il était alors de 1,07.

Enfin, le kilométrage annuel se rapproche des maximums autorisés, de l'ordre de 1 975 km/an. Lors des entretiens auprès des conducteurs sous contrat bulgare, plusieurs ont rapporté conduire plus de 50 heures par semaine. Le nombre de semaines travaillées restent le même qu'en 2015.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

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

Pendant les entretiens, l'ensemble des entreprises visitées a déclaré adopter un mode de rémunération conforme avec la réglementation européenne. Ce n'est pas le cas de tous les conducteurs sous contrat bulgare rencontrés. 4 conducteurs sur les 20 interrogés déclarent percevoir, en complément de la part fixe, équivalant au salaire minimum bulgare, une indemnité au kilomètre comprise entre 0,10 €/km et 0,20 €/km, avec une concentration autour de 0,12 €/km.

Ainsi, le salaire de base, 335 € brut mensuel accompagné de certaines primes, comme la prime d'éco-conduite ou des primes annuelles estimées à 8 € par mois dans la fiche de paie ci-après (page 28), constitue la première partie de la rémunération soumise aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu. Comme relevé lors de l'étude réalisée en 2015, le salaire de base des conducteurs sous contrat bulgare affectés à l'international est proche du salaire minimum national. Cette part fixe est complétée d'une part variable constituée des indemnités de déplacement. Ces indemnités journalières ne sont soumises ni aux cotisations, ni à l'impôt sur le revenu. Un montant de 60 € par jour a été défini, suivant les informations recueillies, afin de reconstituer la rémunération d'un conducteur sous contrat bulgare affecté à l'international.

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

Profil type conducteur international - Bulgarie- 2021					
Caractéristiques		- Conducteur international de longue et moyenne distance. - Tournées européennes de deux semaines, principalement intra UE. - Kilométrage plus faible qu'en 2015 en raison de la crise de la covid sur la période d'enquête et de l'effet du paquet Mobilité. Les entreprises bulgares ont tendance à privilégier les marchés plus proches. - Congés payés annuels compris entre 20 jours et 25 jours pris en totalité. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe, au niveau du salaire minimum national, complété d'une part variable, constituée d'indemnités de déplacement, non soumise à cotisations et impôt.			
Kilométrage annuel réalisé		124 500 km			
Nombre de jours de travail par an		231			
Nombre de semaines d'activité par an		46			
Nombre d'heures de conduite par an		1 975			
Recomposition du coût d'un conducteur type bulgare en 2021					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	343,00 €	Salaire Brut	€/mois	343,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	335,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	335,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	8,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	8,00 €
Cotisations sociales	34,62%	118,75 €	Cotisations sociales	13,78%	47,27 €
Soin de santé	4,80%	16,46 €	Soin de santé	3,20%	10,98 €
Maladie - maternité (prestations en espèces)	2,10%	7,20 €	Maladie - maternité (prestations en espèces)	1,40%	4,80 €
Vieillesse, invalidité, survivants (1er pilier)	11,22%	38,48 €	Vieillesse, invalidité, survivants (1er pilier)	6,58%	22,57 €
Assurance pension complémentaire obligatoire (2e pilier)	14,80%	50,76 €	Assurance pension complémentaire obligatoire (2e pilier)	2,20%	7,55 €
Accidents du travail - maladies professionnelles	1,10%	3,77 €	Accidents du travail - maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Chômage	0,60%	2,06 €	Chômage	0,40%	1,37 €
			Salaire après cotisations sociales		295,73 €
			Impôt sur le revenu		29,57 €
Salaire brut chargé		461,75 €	Salaire net après cotisations et impôt		266,16 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 320,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		1 320,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		1 781,75 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 586,16 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur bulgare en 2021					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		4 116,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		4 116,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		1 424,96 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		922,07 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		5 540,96 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		3 193,93 €
Indemnités * 11mois		14 520,00 €	Indemnités * 11mois		14 520,00 €
Coût total annuel		20 060,96 €	Revenu net annuel		17 713,93 €
Coût horaire de conduite en €		10,16 €	Revenu net moyen mensuel		1 476,16 €
Coût kilométrique en €		0,16 €			

Source: études CNR Europe

Le coût annuel du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 26,5 % depuis 2015, passant de 15 859 € à 20 060 € en 2021. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du salaire minimum et des indemnités de déplacement. En moyenne, sur 6 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +4 %/an. Le nombre de jours d'activité par an réalisé par un conducteur « type » sous contrat bulgare a baissé ainsi que le kilométrage annuel (voir page 24). Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 10,16 €, en augmentation 27 % par rapport à 2015. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2015, un montant de 8,02 €/heure.

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

Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2021 		
	unité	Bulgarie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	129 500
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	240
Ratio semi-remorque/tracteur		1,13
Coût d'un conducteur	€/an	20 061
Ratio conducteur/tracteur		1,04
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	12 330
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,0
coût unitaire du carburant, moyenne 2021	€/litre	0,9325
Coût annuel du carburant	€/an	38 643
Pneumatiques	€/an	3 120
Entretien-réparations	€/an	4 730
Péages et vignette	€/an	18 200
Assurance (véhicule)	€/an	3 060
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 884
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		102 830
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,79
Coûts de structure	€/an	6 564
Synthèse - coût de revient		109 394
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,84

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes bulgare affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,79 €, contre 0,63 € en 2015, en augmentation de 25 % depuis la dernière étude. Plusieurs postes de coûts ont fortement augmenté depuis 2015 : le coût de détention (+17 %), l'entretien-réparations (+24,5 %), les péages (+40 %) et le coût conducteur (+26,5 %). A l'inverse, le coût des pneumatiques a chuté, -29,1 % sur 6 ans.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, estimés autour de 6 % du coût total, le prix de revient est évalué par le CNR à 0,84 € au kilomètre en 2021. Cette estimation se situe dans la fourchette des informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 0,75 €/km et 1 €/km, avec une concentration autour de 0,85 €/km.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

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

<https://www.mtc.government.bg/en/category/42/integrated-transport-strategy-period-until-2030>

<https://www.nsi.bg/en/content/1731/goods-carried-and-transport-performance>

[https://www.ciela.net/svobodna-zona-darjaven-vestnik/document/2137215761/issue/6501/postanovlenie-%E2%84%96-390-ot-17-noemvri-2021-g-za-izmenenie-na-naredbata-za-sluzhebnite-komandirovki-i-spetsializatsii-v-chuzhbina-\(dv-br-50-ot-2004-g\)](https://www.ciela.net/svobodna-zona-darjaven-vestnik/document/2137215761/issue/6501/postanovlenie-%E2%84%96-390-ot-17-noemvri-2021-g-za-izmenenie-na-naredbata-za-sluzhebnite-komandirovki-i-spetsializatsii-v-chuzhbina-(dv-br-50-ot-2004-g))

[https://www.ciela.net/svobodna-zona-darjaven-vestnik/document/2137215761/issue/6501/postanovlenie-%E2%84%96-390-ot-17-noemvri-2021-g-za-izmenenie-na-naredbata-za-sluzhebnite-komandirovki-i-spetsializatsii-v-chuzhbina-\(dv-br-50-ot-2004-g\)](https://www.ciela.net/svobodna-zona-darjaven-vestnik/document/2137215761/issue/6501/postanovlenie-%E2%84%96-390-ot-17-noemvri-2021-g-za-izmenenie-na-naredbata-za-sluzhebnite-komandirovki-i-spetsializatsii-v-chuzhbina-(dv-br-50-ot-2004-g))

Autres sources

<https://taxsummaries.pwc.com/bulgaria/corporate/taxes-on-corporate-income>

<https://taxsummaries.pwc.com/bulgaria/corporate/other-taxes>

<https://taxsummaries.pwc.com/bulgaria/individual/taxes-on-personal-income>

<https://tollpass.bg/en/toll-rates/tariff>