



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises espagnol

Étude 2020



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Conseil, Énergie et Transports

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises espagnol

Étude 2020

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM espagnol publiée en 2015, cette étude menée en 2020 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd espagnol 40 tonnes à l'international. Le profil type conducteur sélectionné est celui d'un conducteur de TRM catalan affecté à l'international. Les entretiens en entreprise ont été réalisés dans 3 communautés autonomes : le Pays basque, la Catalogne et Madrid.

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

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

RESUME

Le transport routier de marchandises (TRM) espagnol se distingue en Europe par les multiples conventions collectives existant sur le territoire national. Au total, 55 conventions collectives sont recensées, équivalant à une convention collective par province. Sur ces 55 conventions collectives, 30 sont à ce jour en vigueur. Suivant la convention collective appliquée, les écarts salariaux sont très importants d'une province à l'autre. Le salaire brut annuel d'un conducteur passe ainsi en 2020 de 27 498 € dans la province de Vizcaya (Pays basque) à 13 034 € dans la province de Orense (Galice), soit du simple au double. En raison de ces fortes disparités, le CNR a souhaité centrer son analyse sur deux communautés autonomes : le Pays basque et la Catalogne. Deux raisons expliquent ce choix : leur proximité géographique avec la France et leur concurrence avec le pavillon français.

Cette nouvelle étude relève plusieurs évolutions. Le coût conducteur en Catalogne a augmenté de 9,7 % depuis 2015, passant de 37 890 €/an à 41 565€/an en 2020. Ceci s'explique principalement par une augmentation des minima légaux dans les conventions collectives tant sur le salaire brut de base que sur les indemnités de déplacement. Le poste conducteur n'est pas le seul à avoir connu de l'inflation depuis 2015. Le poste péages a augmenté de +25 % par rapport à 2015 en raison, principalement, d'une hausse généralisée des péages en Europe, notamment en Allemagne, et du passage de la Belgique à la taxe kilométrique. L'entretien-réparations est aussi concerné, +18,2 % par rapport à 2015 ainsi que le coût de détention, +8,2 %. A contrario, le poste assurances a baissé de 13 % par rapport à 2015.

Au final, selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes espagnol exploité par un transporteur catalan affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,89 € contre 0,84 € en 2015, en augmentation de 6 % depuis la dernière étude.

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PAVILLON ESPAGNOL	9
1.1. CADRAGE ECONOMIQUE	9
L'ESPAGNE EN BREF	9
RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE	9
1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESPAGNOL	10
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASSTRUCTURES DE TRANSPORT	10
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	13
LE TRM ESPAGNOL - DONNEES CLES	15
1.3. PRESENTATION DES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ESPAGNE	18
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	18
REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	20
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ESPAGNOL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	27
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	27
MATERIEL DE TRANSPORT - Exploitation	28
MATERIEL DE TRANSPORT - Financement	28
CARBURANT	28
ENTRETIEN & REPARATIONS	29
PNEUMATIQUES	29
PEAGES	29
ASSURANCES	30
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	30
COUTS DE STRUCTURE	30
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	30
CONDITIONS D'EMPLOI	30
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	31
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT ESPAGNOL AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	32
2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	33
3. BIBLIOGRAPHIE	35

1. PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PAVILLON ESPAGNOL

1.1. CADRAGE ECONOMIQUE

L'ESPAGNE EN BREF

Capitale	Madrid
Superficie	505 983 km ²
Population	47 332 614 habitants (Eurostat, 2020)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Espagnol
Régime politique	Monarchie parlementaire
Souverain	Roi Felipe VI
Premier ministre	Pedro Sanchez
Ministre des Transports, de la Mobilité et des Programmes Urbains	José Luis Abalos
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1986
Date d'adhésion à l'euro	1 ^{er} janvier 1999
Sièges au Parlement européen	59 sièges
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Josep Borrel, Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité
Croissance PIB (%)	2 % (Eurostat, 2019)
Inflation (%)	-0,3 % (Eurostat, 2020)
Taux de chômage (% de la population active)	15,5 % (Eurostat, 2020)
Balance commerciale	37 461 millions d'€ (Eurostat, 2019)
Salaire minimum brut	1 108,33 € (Eurostat, S1 2021)

RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE

Cette étude sur le TRM espagnol a été réalisée aux conditions économiques constatées avant la crise sanitaire de 2020. 15 des 17 entreprises visitées ont été interrogées entre janvier 2020 et début mars 2020. Les entretiens en entreprise ont été menés dans 3 communautés autonomes : la Catalogne, le Pays basque et Madrid. Les conditions et coûts d'exploitation présentés sont ceux d'un poids lourd espagnol 40 tonnes affecté à l'international et exploité par un transporteur catalan. En effet, en raison des écarts salariaux très importants observés entre les communautés autonomes, le profil type conducteur sélectionné est celui d'un conducteur catalan affecté à l'international et soumis à la convention collective de Tarragone (Catalogne). Les données et les conditions d'exploitation sont harmonisées avec celles des autres pays de l'Union européenne étudiés par le CNR. Elles présentent une situation antérieure à la crise de la covid.

1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESPAGNOL

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRAStructures DE TRANSPORT

Politique des transports

Les transports terrestres espagnols sont largement dominés par la route qui, avec 249 559 millions de tonnes-kilomètres en 2019, représentent 95,2 % du total. Le rail ne réalise que 4,8 % des tonnes-kilomètres et le mode fluvial est quasiment inexistant. Le mode le plus dynamique après la route est le maritime.

Un plan stratégique pour les transports et le logement dénommé : *Plan De Infraestructuras, Transporte Y Vivienda 2012-2024* (Pitvi 2012-2024)¹ vise à amorcer la transformation du secteur des transports en Espagne. Les objectifs sont :

- Améliorer l'efficacité et la compétitivité des organisations de transport.
- Contribuer au développement économique.
- Promouvoir une mobilité qui tient compte des effets économiques, sociaux et environnementaux qu'elle engendre.
- Renforcer la cohésion territoriale et l'accès à tous les territoires.
- Favoriser l'intégration fonctionnelle et l'intermodalité des transports.

A noter que la loi attache une grande importance à l'environnement et détaille, pour chaque mode de transport, les façons de réduire l'impact environnemental. Le report modal de la route vers le rail est un enjeu majeur ainsi que le développement de solutions intermodales. Pour le maritime, l'accent est mis notamment sur la prévention des pollutions (Marpol).

Infrastructures de transport et utilisation

2019	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	77,4%	22,6%	5,6%
Espagne	95,2%	4,8%	0,0%

Source : Eurostat

Le réseau routier

Le réseau routier espagnol s'étend sur plus de 165 600 km. Les premières autoroutes en Espagne ont été construites en 1960 par des entreprises privées, dans le cadre de concessions accordées par l'État, et suivant le principe de l'acquittement d'un péage par les usagers. Par la suite, d'autres concessions à péages ont été accordées par l'État et par les régions. Les entreprises concessionnaires sont regroupées au sein de l'association SEOPAN.

Le réseau autoroutier concédé atteint aujourd'hui 2 500 km. A noter, quelque 600 kilomètres d'autoroutes ont été rendus gratuits entre 2018 et 2020. D'autres tronçons devraient devenir gratuits dans les prochaines années afin de répondre à la volonté politique du gouvernement en place. Ce

¹ https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/130944/PITVI20122024.pdf

dernier souhaite, en effet, ne pas renouveler les concessions d'autoroutes arrivant à échéance. En 2021, trois tronçons sont concernés. Il s'agit de l'AP-7 entre la Jonquera, à la frontière franco-espagnole, et Tarragone et entre Montmelo et El Papiol. Le dernier tronçon concerne l'AP-2 entre Saragosse et la Méditerranée².

Outre les autoroutes soumises à péages, il existe un vaste réseau de voies rapides, financées par l'État et gratuites pour les usagers, appelées *autovías*.

Réseau routier et autoroutier espagnol en 2021



Légende :

- Autoroutes à péages
- Autoroutes et voies rapides sans péage

Source : https://www.enterat.com/_images/servicios/mapacarreterasplano02.gif

Le réseau ferroviaire

Le réseau, dit d'intérêt général, est long de 16 000 kilomètres dont 14 000 kilomètres sont gérés par l'ADIF. Le reste est géré par les régions ou les communautés autonomes. Deux entités assurent la gestion et l'entretien des réseaux ferroviaires espagnols : ADIF (administrateur des infrastructures ferroviaires) et la compagnie nationale de transport ferroviaire RENFE (*Red Nacional de Ferrocarriles Españoles*). Une autre entreprise, ADIF-Alta Velocidad (ADIF-AV) gère le réseau à grande vitesse, long de 3 402 kilomètres³.

² <https://www.sudouest.fr/2020/01/07/espagne-au-1er-janvier-deux-autoroutes-en-fin-de-concession-sont-redevenues-gratuites-7030387-4803.php>

³ http://www.adifaltavelocidad.es/es/Infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/lineas_de_alta_velocidad.html

En matière de transport de marchandises par le rail, ce sont plus de 14 millions de tonnes de marchandises qui ont été transportées en 2020⁴. Aussi, afin d'accroître l'attractivité du secteur, l'accent est mis sur le développement de terminaux dans les nœuds logistiques que sont les ports, les grands centres de production et de consommation, les frontières et zones logistiques.

Les ports

L'Espagne compte 46 ports dits d'intérêt général, dont plus de la moitié se situent sur la côte méditerranéenne, les autres sont localisés sur la côte cantabrique et sur les îles des Canaries.

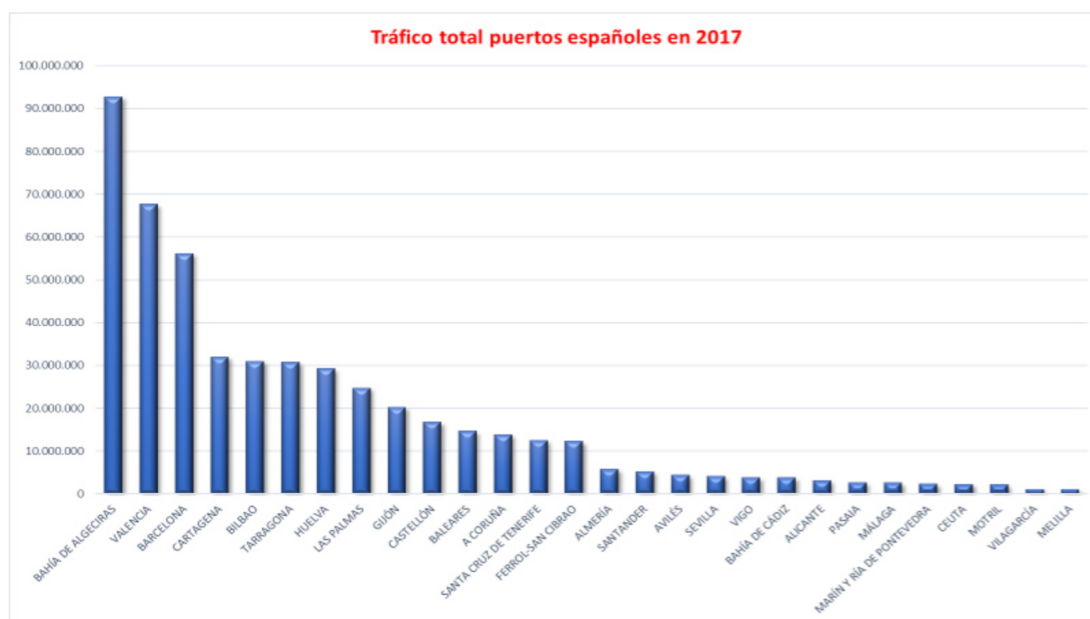
Le trafic portuaire représente 497 millions de tonnes de marchandises transportées en 2019⁵. L'activité portuaire contribue à près de 20 % du PIB du secteur des transports, ce qui représente 1,1 % du PIB espagnol⁶. En outre, plus de 60 % des exportations et près de 85 % des importations transitent par les ports⁷. Près de 35 000 emplois directs et 110 000 emplois indirects sont concernés par les activités portuaires. Ceci situe l'importance des ports dans l'économie espagnole.

Le système portuaire est détenu majoritairement par le secteur public. Des opérateurs privés interviennent également pour la prestation de services portuaires ou la gestion des terminaux.

Le PITVI 2012-2024 (*Plan de infraestructuras, transportes y vivienda*) décrit les enjeux futurs que sont le contrôle des coûts, l'innovation, l'automatisation des ports, leur insertion dans le schéma logistique global, la sécurité.

Le port de Bahia de Algeciras est, avec plus de 90 millions de tonnes en 2017, le premier port d'Espagne. Il est suivi par les ports de Valence avec près de 70 millions de tonnes et de Barcelone avec plus de 55 millions de tonnes.

Trafic total, exprimé en tonnes, des ports espagnols en 2017



Source : <https://www.tibagroup.com/es/informe-transporte-maritimo-2017>

⁴ <https://apps.fomento.gob.es/BoletinOnline/?nivel=2&orden=07000000>

⁵ https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_go_aa&lang=fr

⁶ <https://www.lamoncloa.gob.es/espana/eh18-19/otras/Paginas/infraestructuras.aspx>

⁷ <https://www.lamoncloa.gob.es/espana/eh18-19/otras/Paginas/infraestructuras.aspx>

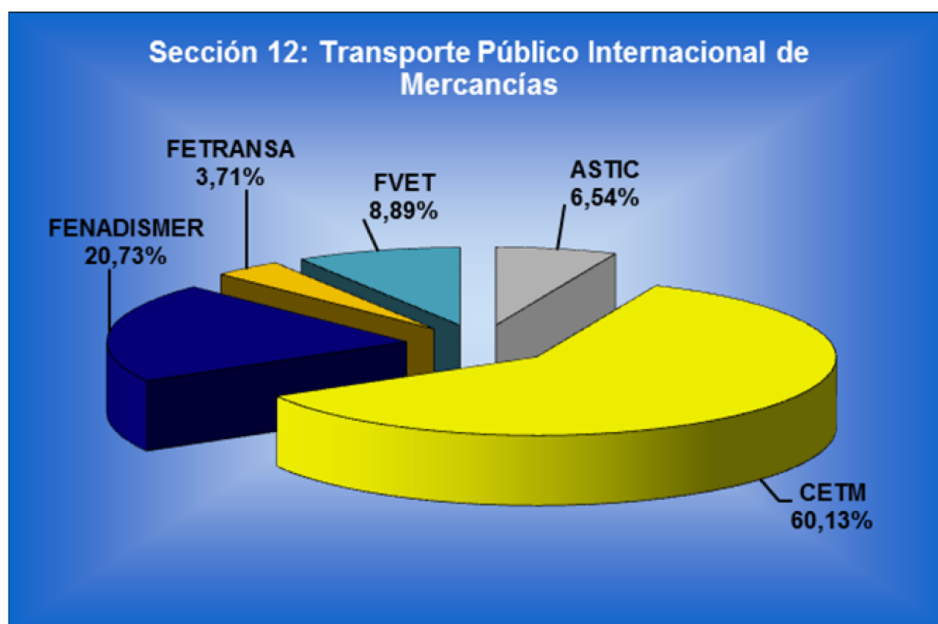
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Administrations de tutelle

Le secteur des transports en Espagne est très structuré. Le ministère des Transports et de la Mobilité, *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*⁸, et plus spécifiquement le Secrétariat d'État aux Transports, *Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, a un rôle central dans l'organisation et la régulation de ces activités. La direction des Transports Terrestres anime plusieurs entités, dont le Comité National des Transports (CNT).

Le CNT est organisé en sections spécialisées auxquelles participent les organisations professionnelles (OP) ci-dessous.

Répartition des organisations professionnelles (en %) dans la section dédiée au transport routier de marchandises international du CNT



Source : ministère des Transports espagnol

Plusieurs observatoires, intervenant sur les questions liées au transport, produisent régulièrement des études et des rapports. Ces documents sont disponibles, pour la plupart, en accès libre sur le site du ministère⁹. L'observatoire du transport routier de marchandises, avec lequel collaborent plusieurs organisations professionnelles, met en ligne sur le site du ministère un programme de simulation des coûts de transport¹⁰. Les travaux de l'observatoire sont cependant peu comparables à ceux du CNR dans la mesure où les calculs sont normatifs et ne sont pas basés sur des enquêtes statistiques.

Autres administrations ou organismes intervenant dans les relations avec le secteur du transport routier de marchandises :

- *Dirección General de Carreteras* (direction générale des routes).

⁸ <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/organizacion-y-funciones/organizacion-del-mitma>

⁹ www.fomento.gob.es

¹⁰ <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/observatorios-del-transporte/observatorios-del-transporte-de-mercancias-por-carretera>

- *Agrupacion de Trafico de la Guardia Civil* (ministère de l'Intérieur), en charge des contrôles routiers.
- *Agencia Estatal de Administracion* (agence des finances publiques).
- *Ministerio de Trabajo y Inmigracion* (ministère du Travail et de l'Immigration).
- *Instituto Nacional de Estadisticas* (Institut national des statistiques).

Les administrations des *Generalitat* (Gouvernement des communautés autonomes) jouent également un rôle important dans l'organisation du secteur des transports terrestres.

Organisations professionnelles

Confederacion Española de Transporte de Mercancias (CETM)

Il s'agit de l'organisation professionnelle la plus représentative du secteur. Elle représente plus de 31 000 entreprises du transport et de la logistique¹¹. Elle collabore avec d'autres associations spécialisées. Elle est présente lors des discussions avec le ministère, l'UE et les représentants des salariés. La CETM a une importante activité de formation à travers la *Confederacion Española de Formacion del TRANsport e y de la Logistica* (CEFTRAL).

Asociacion del transporte Internacional por carretera (ASTIC)

Elle fédère les transporteurs routiers internationaux espagnols. Au total, elle compte 200 adhérents¹². Son rôle consiste à :

- informer ses adhérents sur l'état et l'évolution de la législation et de la normalisation du secteur,
- sélectionner et offrir des formations spécialisées,
- représenter et défendre les intérêts de ses adhérents auprès des instances gouvernementales et de l'UE.

Federacion Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER)

La fédération nationale des associations de transport en Espagne représente principalement les *autonomos* et les petites et moyennes entreprises de transport. Elle représente plus de 32 000 entreprises de transport, équivalant à plus de 60 000 véhicules¹³.

Asociacion de transportistas autonomos

Elle représente les artisans principalement dans la région de Madrid. Elle n'est pas la seule. Il existe plusieurs associations régionales représentant les *autonomos*, petits transporteurs indépendants, comme A.T.A ou encore ATAP.

¹¹ <https://www.cetm.es/presentacion/>

¹² <http://www.astic.net/page/astic-quienes-somos>

¹³ <https://www.fenadismer.es>

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

2019	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	1 542 109	249 559	100,0%	162	15 400
Transport national	1 455 443	165 910	66,5%	114	10 729
Transport international	86 666	83 648	33,5%	965	4 671
<i>dont transport international marchandises chargées en Espagne</i>	42 945	44 399	17,8%	1 034	2 411
<i>dont transport international marchandises déchargées en Espagne</i>	32 952	32 172	12,9%	976	1 849
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	4 571	4 144	1,7%	907	239
<i>dont cabotage</i>	6 198	2 933	1,2%	473	172

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises espagnol reste principalement tourné vers le national qui représente plus des deux tiers de l'activité totale du pavillon. A souligner, les distances moyennes parcourues, de l'ordre de 1 000 km, confirment le caractère de longue distance du TRM international réalisé par le pavillon espagnol.

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

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
TOTAL	242 983	211 895	210 068	206 843	199 209	192 597	195 767	209 390	216 997	231 109	238 994	249 559	0,24%
Transport national	175 184	151 060	146 194	142 323	133 368	126 997	128 157	137 236	144 984	154 666	158 476	165 910	-0,49%
Transport international	67 799	60 835	63 874	64 520	65 841	65 600	67 610	72 154	72 012	76 442	80 518	83 648	1,93%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Sur la période étudiée 2008-2019, l'activité de TRM du pavillon espagnol reste relativement stable, avec un taux de croissance annuel moyen de 0,24 %/an. A noter cependant, une augmentation de l'activité internationale, +1,9 %/an en moyenne sur la période qui vient compenser la baisse de l'activité nationale, -0,5 %/an en moyenne sur 11 ans.

A noter, la crise économique mondiale de 2008 a fortement impacté le transport national, -28 % entre 2008 et 2009, et ce longuement jusqu'en 2013. Ensuite, l'activité nationale s'est rapidement redressée avec un taux de croissance annuel moyen de 4,6 % par an jusqu'en 2019.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon espagnol dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
Cabotage sous pavillon espagnol	1 084	1 534	1 685	1 832	1 949	2 353	2 177	2 473	2 372	2 781	2 719	2 933	9,47%
en Allemagne	154	61	137	90	85	87	100	46	86	79	95	67	-7,29%
en France	860	1 353	1 415	1 670	1 775	2 172	1 884	2 302	2 131	2 494	2 376	2 617	10,65%
Part du cabotage dans le transport espagnol %	0,45	0,72	0,80	0,89	0,98	1,22	1,11	1,18	1,09	1,20	1,14	1,18	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Le cabotage réalisé sous pavillon espagnol représente 3,5 % du transport international routier espagnol ou près de 1,2 % de l'activité totale. Il est réalisé principalement en France, à hauteur de 89 % de l'activité de cabotage totale. Le cabotage réalisé en France a plus que triplé en 11 ans, passant de 860 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 2 617 millions de tonnes-kilomètres en 2019.

Cabotage en Espagne

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM
Cabotage en Espagne	1 185	855	665	703	639	976	1 149	1 269	1 311	1 736	1 595	2 109	5,38%
Taux de pénétration du cabotage*	0,67%	0,56%	0,45%	0,49%	0,48%	0,76%	0,89%	0,92%	0,90%	1,11%	1,00%	1,26%	-
Part de marché du cabotage**	0,74%	0,61%	0,49%	0,53%	0,51%	0,81%	0,95%	0,98%	0,95%	1,18%	1,06%	1,33%	-

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 Espagne a augmenté en 11 ans (78 % entre 2008 et 2019), passant de 1 185 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 2 109 millions de tonnes-kilomètres en 2019, mais les volumes d'activité demeurent bas avec un taux de pénétration de 1,26 % en 2019.

Entreprises de TRM

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

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2016	105 407	30 950	227 973
2017	103 420	32 600	243 132
2018	101 145	34 258	251 904

Source : Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM en Espagne baisse légèrement entre 2016 et 2018, soit -2 % par an sur deux ans. Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises, quant à lui, progresse sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 5 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur augmente également sur la période, soit 5 %/an sur 2 ans.

Les données précédents 2016 ne sont pas disponibles sur le site de l'Eurostat, ainsi la comparaison n'est possible que sur la période 2016-2018.

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

Classes d'effectif	2015	2016	2017	2018	Structure 2018
De 0 à 1 salarié	60 241	68 916	66 726	65 430	64,05%
De 2 à 9 salariés	36 151	32 400	31 869	30 727	30,08%
De 10 à 19 salariés	2 835	2 943	3 572	3 662	3,58%
De 20 à 49 salariés	1 469	1 737	1 790	1 851	1,81%
De 50 à 249 salariés	386	374	406	434	0,42%
250 salariés et plus	31	34	34	46	0,05%
Total	101 113	106 405	104 396	102 151	100,00%

Source: Eurostat

Plus de 94 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés. Le secteur du transport routier de marchandises espagnol est ainsi atomisé. A noter que la part des entreprises n'ayant qu'un seul salarié représente plus de la moitié des entreprises de TRM et de déménagement, soit 64 % du total. Les artisans et *autonomos* ont de fait une place importante dans le secteur des transports.

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

Nombre d'entreprises	101 145
CA - millions €	34 258
Dépenses de personnel salarié - millions €	7 408
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	5 822
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	1 586
Taux de charges patronales apparent (b/a)	27,2%
Nombre de personnes occupées	337 990
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	86 086
<i>dont salariés</i>	251 904
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	74,5%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	3
Coût moyen du personnel salarié en €	29 400
Valeur ajoutée par salarié en €	46 900
CA par personne occupée	101 400
Investissement par personne occupée en €	6 900
Taux d'investissement (Investissement/CA)	19,7%

Source : Eurostat

Parc de véhicules en Espagne

	2015	2016	2017	2018	2019
Tracteurs routiers	195 657	207 889	218 154	225 942	232 680
Remorques et semi-remorques	426 510	443 598	459 712	449 614	487 823

Source: Eurostat

Le parc de véhicules tend à s'accroître sur la période 2015-2019. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés en Espagne progresse, soit 4 %/an en moyenne sur la période.

1.3. PRESENTATION DES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ESPAGNE

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Le taux général de l'impôt sur les sociétés, *impuesto sobre Sociedades*, est de 25 %. D'autres taux d'imposition peuvent s'appliquer selon le type d'entreprise qui est imposée.

Les entreprises nouvellement créées sont soumises à un taux d'imposition de 15 % pendant les deux premières années, à savoir pour la première période fiscale où elles réalisent un bénéfice et pour la période fiscale suivante. Ce taux n'est cependant pas applicable aux sociétés nouvellement créées faisant partie d'un groupe national ou international¹⁴.

TVA

L'*Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)* est perçue sur l'ensemble du territoire espagnol (exception faite des Canaries, Ceuta et Melilla) et s'applique aux livraisons de biens et prestations de services effectuées par des entreprises et professionnels, ainsi qu'aux acquisitions intra-communautaires et aux importations provenant de pays tiers. L'IVA répond aux mêmes règles et modalités d'application que la TVA française, sauf pour ce qui concerne les taux réduits.

Taux de TVA en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2012 :

- Taux normal de 21 % qui s'applique notamment aux opérations de transports et aux carburants.
- Taux réduit de 10 % qui s'applique notamment aux produits alimentaires.
- Taux super-réduit de 4 % qui s'applique entre autres aux produits alimentaires de première nécessité¹⁵.

¹⁴ <https://taxsummaries.pwc.com/spain/corporate/taxes-on-corporate-income>

¹⁵ <https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/ Segmentos /Empresas y profesionales/Empresas/IVA/IVA.shtml>

Taxe sur les véhicules à moteur

La fiscalité spécifique aux véhicules dédiés au TRM comprend plusieurs taxes et impôts. Dans le cas d'un ensemble articulé 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques, le montant moyen s'élève à 600,86 €/an, comprenant :

- la taxe à l'essieu (IVTM): 271,70 € par an et par véhicule,
- l'impôt local sur l'activité économique (IAE): 315,60 € par an et par véhicule,
- l'autorisation de transport (Visados): 14,56 € par an et par véhicule¹⁶.

Péages

Le réseau autoroutier concédé espagnol s'étend sur près de 2 500 kilomètres sur un total de 166 625 kilomètres que compte le réseau routier en Espagne. Ce réseau est administré par plusieurs concessionnaires (voir page 10). L'ensemble des informations est disponible sur le site de VIAT¹⁷. D'après les estimations du CNR, le prix moyen des péages espagnols pour les poids lourds serait proche de 0,22 €/km en 2020.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Le dispositif de remboursement partiel de droit d'accises pour les poids lourds d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes existe depuis 2007. Ce dernier est plafonné à 50 000 litres par véhicule et par an. Il n'existe pas comme en France un taux de remboursement forfaitaire unique. Les remboursements sont strictement effectués en fonction des régions d'approvisionnement et du taux qu'elles pratiquent. Surtout, les paiements sont directement pris en compte en station grâce à des cartes professionnelles dédiées aux entreprises et autorisées par le Département des douanes et des taxes spéciales de l'AEAT¹⁸. Une carte émise dans un autre État membre peut être utilisée pour l'achat de diesel professionnel en Espagne à condition que son émetteur respecte les exigences de l'ordonnance HAP/290/2013 du 19 février 2013¹⁹ et qu'il ait été autorisé par l'AEAT.

S'ils ne disposent pas de cartes professionnelles, les transporteurs peuvent s'inscrire dans un registre sur le site de l'Office électronique de l'agence nationale de l'administration fiscale²⁰ qui procèdera au remboursement du gazole acquis en Espagne.

Pour rappel :

- Au 2 mars 2020, les droits d'accises en Espagne s'élevaient à 37,90 €/hl.
- Le montant du remboursement correspond à la différence entre le taux d'accises appliqué au gazole dans la région et le taux minimal communautaire applicable au gazole (33 €/hl). Depuis le 1^{er} janvier 2019, toutes les régions autonomes appliquent le même taux de remboursement (4,90 €/hl).
- Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 33 €/hl.

¹⁶https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/observatorio_de_costes_enero_2020.pdf
(page 14)

¹⁷ <https://www.viat.es/donde-utilizarlo/en-autopistas-espanolas>

¹⁸ Agencia Estatal de Administración Tributaria : www.agenciatributaria.es

¹⁹ <https://www.boe.es/buscar/pdf/2013/BOE-A-2013-2084-consolidado.pdf>

²⁰ Sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria : <https://www.agenciatributaria.gob.es/>

Concertation sociale

Le transport routier de marchandises espagnol est régi par différentes conventions collectives suivant la province concernée. Au total, ce sont 55 conventions collectives qui sont recensées, soit une convention collective par province. Sur ces 55 conventions collectives provinciales, 25 sont aujourd'hui obsolètes, dont 12 maintiennent les textes en attendant leur substitution et 4 (Ameria, Guipúzcoa, les îles Baléares, las Palmas) sont définitivement annulées. Pour ces dernières, c'est l'accord général II sur les entreprises de transport de marchandises²¹ qui s'applique. 30 conventions collectives sont à ce jour en vigueur²². Il s'agit d'une situation unique au sein de l'Union européenne où, même si dans certains pays il existe plusieurs conventions collectives comme en Allemagne, aucun n'en possède autant avec de si grands écarts salariaux.

En raison de cette disparité manifeste sur le territoire espagnol, le CNR a souhaité centrer son analyse sur deux communautés autonomes : la Catalogne et le Pays basque espagnol. Deux raisons expliquent ce choix : leur positionnement géographique, à la frontière avec la France et leur concurrence directe avec le pavillon français de par cette proximité. Du fait de la crise sanitaire, les entretiens en entreprise ont été complétés par des entrevues auprès de transporteurs madrilènes.

Aussi, par souci de comparaison avec l'étude précédente du CNR de 2015, la convention collective de la province de Tarragone (Catalogne) est utilisée dans cette partie afin de reconstituer le coût d'un conducteur espagnol affecté à l'international.

En complément de la convention collective qui s'applique dans leur province, certaines entreprises font le choix de mettre en place leur propre accord d'entreprise auprès de leurs équipes, souvent afin d'améliorer les textes généraux et conventionnels.

Rémunération

La rémunération des conducteurs espagnols varie ainsi fortement d'une province à l'autre en fonction des conventions collectives, des entreprises mais aussi de la nature du transport. Elle se compose en général :

- du salaire de base,
- d'une prime d'ancienneté,
- des majorations conventionnelles (*plus convenio*),
- des primes annuelles dites *pagas extras* (3 mois de salaire payés généralement en mars, juin ou décembre ou mensualisé),
- de primes et gratifications exceptionnelles diverses,
- des indemnités de déplacements (*dietas*).

²¹ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2012-4367

²² <https://www.transporteprofesional.es/publicaciones/sep415tp/>

Rémunération des conducteurs routiers suivant les conventions collectives applicables en Espagne

(Provincia = province de la convention collective, Tabla = dernière année d'application de la convention collective en vigueur, SB ANO = salaire annuel brut conventionnel, ANT/ANO = prime annuelle pour 10 ans d'ancienneté, PC ANO = Majoration conventionnelle pour les conducteurs routiers « longue distance », EXTRAS = paies supplémentaires (*pagas extras*)).

PROVINCIA	Tabla	SB AÑO	ANT/AÑO	PC AÑO	EXTRAS	BRUTO ANUAL
VIZCAYA	2020	17.027,76	1.702,78	3.268,32	5.499,71	27.498,57
BARCELONA	2020	14.892,00	2.937,60	3.916,45	5.372,10	27.118,15
ASTURIAS	2020	16.578,00	3.315,60	1.493,28	4.973,40	26.360,28
LA RIOJA	2020	16.743,60	1.674,36	429,96	4.604,49	23.452,41
GUIPÚZCOA	2009	16.610,40	1.661,04	0,00	4.567,86	22.839,30
MADRID OL	2020	13.708,80	1.757,76	2.720,04	4.546,65	22.733,25
GUADAL. (OL)	2020	11.870,40	2.374,08	4.457,64	3.561,12	22.263,24
ÁLAVA	2019	11.925,48	1.192,56	4.367,64	4.371,42	21.857,10
BURGOS Frac	2020	15.514,20	1.551,42	466,08	4.266,41	21.798,11
I. BALEARES	2010	15.255,00	0,00	2.288,28	3.813,75	21.357,03
TARRAGONA	2020	10.492,80	2.098,56	4.448,76	4.260,03	21.300,15
MADRID	2020	12.765,60	1.636,80	2.532,96	4.233,84	21.169,20
ALBACETE	2020	11.646,00	1.164,60	5.007,60	3.202,65	21.020,85
NAVARRA	2008	15.420,96	0,00	1.189,92	4.152,72	20.763,60
BURGOS	2020	14.281,20	1.285,20	1.175,64	3.891,60	20.633,64
LA CORUÑA	2020	15.088,20	1.161,12	1.138,80	3.224,22	20.612,34
VALENCIA	2020	15.396,24	1.085,04	0,00	4.120,32	20.601,60
CEUTA	2018	9.064,44	1.812,89	5.702,16	3.525,20	20.104,69
GERONA	2011	12.219,48	2.443,90	1.168,44	3.957,95	19.789,77
ZARAGOZA	2019	12.790,80	0,00	3.038,40	3.957,30	19.786,50
ALICANTE	2018	14.681,52	1.035,12	0,00	3.929,16	19.645,80
SEVILLA (OT)	2020	13.998,60	1.399,86	0,00	3.849,62	19.248,08
SEGOVIA	2020	13.840,80	0,00	926,88	3.691,92	18.459,60
ZAMORA	2020	14.641,80	0,00	0,00	3.660,45	18.302,25
TOLEDO	2020	12.056,40	1.971,36	722,64	3.506,94	18.257,34
PONTEVEDRA	2019	13.211,76	1.321,18	382,08	3.302,94	18.217,96
MÁLAGA	2018	12.566,95	0,00	1.261,92	4.152,01	17.980,88
GRANADA	2020	12.798,00	2.559,60	0,00	2.559,60	17.917,20
SALAMANCA	2020	11.789,88	1.178,99	1.646,52	3.242,22	17.857,61
LUGO	2020	12.265,20	432,72	1.488,96	3.174,48	17.361,36
JAÉN	2020	11.534,40	2.306,88	0,00	3.460,32	17.301,60
GUADALAJARA	2020	10.599,84	1.589,98	2.041,80	3.047,45	17.279,07

Source : transporte profesional - 20 novembre 2020

Rémunération des conducteurs routiers suivant les conventions collectives applicables en Espagne

(Provincia = province de la convention collective, Tabla = dernière année d'application de la convention collective en vigueur, SB ANO = salaire annuel brut conventionnel, ANT/ANO = prime annuelle pour 10 ans d'ancienneté, PC ANO = Majoration conventionnelle pour les conducteurs routiers « longue distance », EXTRAS = paies supplémentaires (*pagas extras*)).

PROVINCIA	Tabla	SB AÑO	ANT/AÑO	PC AÑO	EXTRAS	BRUTO ANUAL
LÉRIDA	2017	10.836,00	1.625,40	1.473,00	3.272,97	17.207,37
ALMERIA	2016	10.252,80	1.924,08	1.439,04	3.403,98	17.019,90
MURCIA	2018	11.466,24	0,00	2.076,12	3.385,59	16.927,95
CIUDAD REAL	2020	11.613,60	923,52	1.252,68	3.057,32	16.847,12
SEVILLA (OL)	2020	12.522,12	812,40	0,00	3.333,63	16.668,15
VALLADOLID	2019	11.831,16	851,04	791,28	3.170,55	16.662,63
BADAJOS	2019	9.988,92	1.997,78	1.247,04	3.308,44	16.542,18
TERUEL	2020	10.306,80	1.027,56	2.296,80	2.833,59	16.464,75
PALENCIA	2019	13.074,48	0,00	0,00	3.268,62	16.343,10
CANTABRIA	2020	12.940,20	0,00	0,00	3.235,05	16.175,25
LEÓN	2020	11.869,20	0,00	1.066,80	2.967,30	15.903,30
CÓRDOBA	2020	11.296,80	935,04	471,72	3.175,89	15.879,45
CASTELLÓN	2010	9.520,20	952,02	2.134,80	3.151,76	15.758,78
HUESCA	2020	11.689,20	0,00		3.831,46	15.520,66
CUENCA	2019	10.309,56	2.061,91	0,00	3.092,87	15.464,34
CÁDIZ	2010	10.090,80	2.018,16	0,00	3.027,24	15.136,20
SEVILLA	2020	9.154,80	915,48	1.659,60	2.932,47	14.662,35
SORIA	2020	10.846,80	1.084,68	0,00	2.711,70	14.643,18
ÁVILA	2018	10.594,56	1.059,46	0,00	2.913,50	14.567,52
HUELVA	2020	7.941,60	0,00	3.081,60	2.755,80	13.779,00
CÁCERES	2019	10.312,56	0,00	337,68	2.662,56	13.312,80
ORENSE	2014	9.480,00	0,00	1.184,28	2.370,00	13.034,28
LAS PALMAS	2013	8.399,40	839,94	880,80	2.309,84	12.429,98

Source : transporte profesional - 20 novembre 2020

Il est important de constater les distorsions existantes entre les conventions collectives des différentes provinces espagnoles. Il y a ainsi 111 % d'écart entre le salaire brut le plus élevé, soit 27 498,57 € brut par an dans la province de Vizcaya (Pays basque) et le plus faible, soit 13 034,28 €/an dans la province de Orense (Galice). Les compléments de rémunération, loin de compenser les différences constatées sur le salaire de base, viennent au contraire les amplifier. In fine, la rémunération conventionnelle d'un conducteur peut varier du simple au double selon la province concernée.

La convention collective de Tarragone (Catalogne) 2016-2020 prévoit une rémunération conventionnelle de 1 291,92 € brut mensuel comprenant :

- Un salaire de base de 844,71 € brut mensuel.
- Une majoration conventionnelle (*plus convenio*) de 369,54 € brut mensuel.
- Parfois une majoration transport (*plus transporte*) de 77,67 € brut mensuel²³.

Ancienneté

Les primes d'ancienneté sont généralement prévues dans les différentes conventions collectives existantes en Espagne. Leurs montants varient de 0 % à 60 % du salaire brut de base suivant le nombre d'années passées dans l'entreprise.

Pour la convention collective de Tarragone, l'ancienneté est fixée à 5 % du salaire de base au bout de la deuxième année passée dans l'entreprise, 10 % au bout de la quatrième année, 20 % lors de la neuvième année, 30 % à la quatorzième année et 40 % au bout de dix-neuf ans ou plus d'ancienneté.

²³ Annexe de la convention collective de la province de Tarragone 2016-2020 (page 25).

L'ancienneté moyenne constatée auprès des entreprises interrogées est de 4 ans. Ainsi le taux retenu d'ancienneté pour calculer le profil type d'un conducteur espagnol affecté à l'international est de 10 % du salaire brut de base²⁴.

Paies supplémentaires (pagas extras)

Trois paiements annuels extraordinaires sont établis en mars, juin et décembre. Selon la convention collective de Tarragone, ces paies supplémentaires comprennent le paiement de 30 jours de salaire de base auquel s'ajoute l'ancienneté et les majorations conventionnelles (*Plus convenio* et *plus transporte*, si cette majoration est versée par l'entreprise)²⁵. Elles sont payées en mars, juin et décembre ou bien sont mensualisées sur 12 mois.

Heures supplémentaires

Le nombre d'heures de travail annuel défini par la convention collective de Tarragone est de 1 776 heures de travail effectif par an depuis le 1^{er} janvier 2018, soit 40 heures de travail effectif par semaine. Les heures travaillées au-delà sont soumises à une majoration. Une heure supplémentaire est ainsi rémunérée 9,13 € brut²⁶ pour un *conductor mecanico*, c'est-à-dire détenteur d'un permis conducteur de classe CE et autorisé à conduire des ensembles articulés²⁷.

Pour mémoire, le nombre d'heures travaillées annuellement est fixé par les conventions collectives et s'inscrit dans une fourchette comprise entre 1 684 heures et 1 826 heures, soit ramené en durée hebdomadaire entre 37 heures et 40 heures, hors heures supplémentaires.

Les entretiens avec les transporteurs et conducteurs routiers ont permis de relever que ces heures supplémentaires ainsi que le travail de nuit et les jours fériés sont généralement compensés par des jours de récupération. Parfois, ces heures sont payées sous forme de primes et de gratifications qui peuvent prendre des appellations diverses sur les fiches de paies (*gratificaciones extraordinarias*, *majora voluntaria*, *plus actividad*, etc.). Ces heures peuvent également être intégrées dans les indemnités de déplacement.

Travail du week-end et des jours fériés

D'après la convention collective de Tarragone, le travail réalisé les week-ends est rémunéré comme un jour férié.

Les conducteurs routiers travaillant le 24 décembre et le 31 décembre entre 00h et 6h du matin le jour suivant sont concernés. Le calcul comprend le salaire brut de base, l'ancienneté et la majoration conventionnelle (*plus convenio*) avec une augmentation de 150 %²⁸.

Heures de nuit

La convention collective de Tarragone prévoit une augmentation de 25 % pour les heures de travail de nuit réalisées entre 22h et 6h du matin. L'assiette prend en compte le salaire de base, l'ancienneté et la majoration conventionnelle (*plus convenio*)²⁹.

²⁴ Article 22 de la convention collective de la province de Tarragone 2016-2020 (page 7).

²⁵ Article 30 de la convention collective de la province de Tarragone 2016-2020 (page 8).

²⁶ Annexe de la convention collective de la province de Tarragone 2016-2020 (page 25).

²⁷ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-13988

²⁸ Articles 28 et 29 de la convention collective de la province de Tarragone 2016-2020 (pages 7-8).

²⁹ Article 26 de la convention collective de la province de Tarragone 2016-2020 (page 7).

Congés payés

Les congés payés sont de 22 jours en Espagne. De plus, 13 jours sont accordés pour les jours fériés nationaux auxquels viennent s'ajouter de 1 à 4 jours pour les fêtes locales ou religieuses.

La convention collective de Tarragone spécifie, elle, que les conducteurs routiers disposent de 23 jours ouvrables de congés payés.

Indemnités de déplacement - Dietas

Synthèse des indemnités de déplacement prévues dans les conventions collectives

PROVINCIA	TABLA	NACIONAL	INTERNACIONAL
SEVILLA OL	2020	62,68	62,65
ASTURIAS	2020	59,47	91,76
CÁCERES	2019	54,86	69,03
MURCIA	2018	53,71	75,19
ÁLAVA	2020	51,47	64,31
VIZCAYA	2020	50,89	57,56
ALMERIA	2018	50,50	50,50
VALENCIA	2020	50,01	66,49
LUGO	2020	49,11	61,00
BARCELONA	2020	48,42	82,49
VALLADOLID	2019	48,00	58,62
LEÓN	2020	47,37	63,49
PONTEVEDRA	2019	46,92	86,05
MADRID OL	2020	46,88	87,51
CANTABRIA	2020	46,00	53,00
LA CORUÑA	2019	45,02	55,85
CÓRDOBA	2020	44,06	62,80 + gastos
ZAMORA	2020	44,00	Según gastos
HUELVA	2020	43,79	75,02
MADRID	2020	43,65	81,49
I. BALEARES	2010	43,29	46,75
GRANADA	2020	43,26	76,27
SEVILLA OT	2020	42,40	A convenir
SALAMANCA	2020	42,15	52,26
ALBACETE	2020	41,89	77,02
ÁVILA	2018	41,88	A convenir
LA RIOJA	2020	41,70	72,99
TARRAGONA	2019	41,64	71,21
SORIA	2019	41,31	46,63
ZARAGOZA	2019	41,20	57,71
MÁLAGA	2018	40,58	67,50
GUIPÚZCOA	2009	40,47	54,44
BURGOS	2020	40,10	75,91
TERUEL	2020	39,96	59,68
ALICANTE	2018	39,48	54,55
GERONA	2011	38,89	55,81
HUESCA	2020	38,77	66,16
LÉRIDA	2017	38,20	67,18
JAÉN	2020	38,10	76,20
SEGOVIA	2020	38,03	66,17
CEUTA	2018	37,88	

Segun gastos : selon les dépenses

Source : transporte profesional - 20 novembre 2020

Synthèse des indemnités de déplacement prévues dans les conventions collectives

PROVINCIA	TABLA	NACIONAL	INTERNACIONAL
LAS PALMAS	2013	37,84	
GUADALAJARA	2020	37,48	52,90
OURENSE	2014	37,00	52,00
BADAJOS	2019	36,09	57,83
CIUDAD REAL	2020	36,00	65,00
TOLEDO	2020	35,26	38,47
CASTELLÓN	2010	34,79	46,97
PALENCIA	2019	34,35	42,00
SEVILLA	2020	34,28	A convenir
GUADAL OL	2020	34,21	48,26
NAVARRA	2008	33,99	49,43
CÁDIZ	2010	31,68	62,85
CUENCA	2019	31,01	53,53

Source : transporte profesional - 20 novembre 2020

Déplacements nationaux

Pour les déplacements sur le territoire national, les conducteurs routiers, soumis à la convention collective de Tarragone, perçoivent :

- pour le petit-déjeuner : 4,47 €,
- pour le déjeuner : 13,54 € ,
- pour le dîner : 13,54 €,
- pour la nuitée : 10,09 €
- ou une indemnité journalière : 41,64 €³⁰.

Déplacements internationaux

Quant aux déplacements internationaux, les conducteurs soumis à la convention collective de Tarragone perçoivent une indemnité de déplacement journalière de 71,21 €. Cette indemnité est enclenchée dès que le poids lourd franchit la frontière espagnole et ce jusqu'à son retour sur le territoire national³¹.

Les entretiens terrain auprès de conducteurs sous contrats espagnols ont permis de relever que les indemnités au kilomètre perdurent dans les entreprises espagnoles. Les taux relevés auprès des conducteurs interrogés se situent dans une fourchette allant de 5 centimes d'euro du kilomètre à 10 centimes d'euro du kilomètre. Ces indemnités au kilomètre remplacent les indemnités de déplacement prévues dans les conventions collectives. Par ailleurs, le CNR a pu observer que les indemnités kilométriques sont institutionnalisées dans des accords d'entreprise.

³⁰ Article 31 de la convention collective de la province de Tarragone 2016-2020 (page 8).

³¹ *Ibid.*

Cotisations sociales

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2020	Employeur	Salarié
Cotisation générale	23,60%	4,70%
Chômage		
<i>CDI</i>	5,50%	1,55%
<i>CDD</i>	6,70%	1,60%
Accidents du travail et maladies professionnelles*	6,70%	0,00%
Fonds de garantie salariale	0,20%	0,00%
Formation professionnelle	0,60%	0,10%
Total dans le cadre d'un CDI	36,60%	6,35%
Total dans le cadre d'un CDD	37,80%	6,40%

Source: Cleiss

*Les cotisations en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles sont à la charge de l'employeur. Elles sont fixées par l'État qui en détermine le taux en fonction du risque propre à chaque secteur d'activité. Les entreprises de TRM sont soumises à un taux de 6,70 %. Ce taux a également été observé sur les fiches de paie recueillies auprès des entreprises interrogées.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Taux de l'impôt sur le revenu en 2020 en Espagne

Tranche de revenu imposable (€)		Taux d'imposition (%)
0	12 450	19
12 450	20 200	24
20 200	35 200	30
35 200	60 000	37
> 60 000		45

Source: KPMG Espagne

Ces taux s'appliquent à une personne célibataire sans enfant ou personne à charge.

En outre, l'Espagne applique la retenue à la source pour le paiement de l'impôt sur le revenu.

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables au premier trimestre 2020, 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 espagnol 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 espagnols (voir ci-après et page 30). Les entretiens en entreprise ont été réalisés dans trois communautés autonomes : la Catalogne, le Pays basque et Madrid. Le profil type présenté ci-après est celui d'un poids lourd espagnol 40 tonnes affecté à l'international. A noter qu'en raison des écarts salariaux importants observés entre les communautés autonomes, le profil type conducteur sélectionné est celui d'un conducteur catalan affecté à l'international et soumis à la convention collective de Tarragone (Catalogne).

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 17 entreprises espagnoles (basques, catalanes et madrilènes) 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	Siège de l'entreprise	Principaux marchés	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	4	4	Catalogne	France	n.d
Entreprise 2	40	40	Pays basque	Allemagne, France, Benelux, Italie	18 000 000 €
Entreprise 3	18	20	Pays basque	Allemagne, France, Royaume-Uni	8 000 000 €
Entreprise 4	200	220	Catalogne	France, Allemagne, Belgique, Italie	40 000 000 €
Entreprise 5	14	15	Pays basque	France, Allemagne, Benelux, Italie, Royaume-Uni	4 000 000 €
Entreprise 6	75	95	Pays basque	France, Benelux, Italie, Royaume-Uni, République tchèque, Portugal	45 000 000 €
Entreprise 7	12	14	Catalogne	France, Allemagne, Portugal	3 000 000 €
Entreprise 8	10	10	Pays basque	Allemagne, France	1 500 000 €
Entreprise 9	80	80	Catalogne	France, Allemagne, Italie	10 000 000 €
Entreprise 10	40	40	Catalogne	France, Portugal, Espagne	10 000 000 €
Entreprise 11	4	4	Catalogne	France, Portugal, Espagne, Italie, Belgique, Allemagne	n.d
Entreprise 12	50	50	Pays basque	France, Benelux, Italie, Royaume-Uni	23 500 000 €
Entreprise 13	2	2	Catalogne	France, Allemagne	1 500 000 €
Entreprise 14	10	10	Catalogne	France, Allemagne, Italie, Allemagne Hongrie, République tchèque	22 000 000 €
Entreprise 15	70	70	Catalogne	France, Benelux, Italie, Royaume-Uni, République tchèque, Portugal	40 000 000 €
Entreprise 16	56	56	Madrid	France, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni, Pays-Bas	87 000 000 €
Entreprise 17	135	135	Madrid	France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni	23 000 000 €

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 des entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. Les

opérations de transport de longue distance à l'international sont souvent combinées avec d'autres activités plus spécifiques comme le transport frigorifique ou du transport national.

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 231 et 264 jours, avec une concentration autour de 242 jours par an contre 259 jours constatés en 2015. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 120 000 km et 155 000 km, avec une concentration autour de 141 200 km par an. Le kilométrage des véhicules est en baisse également par rapport à la dernière étude du CNR de 2015 où il atteignait 145 000 km par an. La durée de conservation des tracteurs sur l'activité internationale est comprise entre 5 et 7 ans, avec une concentration autour de 6 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 48 mois et conservés 1 à 2 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,35, en hausse par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio tracteur/semi-remorque de 1,25 avait alors été relevé en 2015.

MATERIEL DE TRANSPORT - Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs espagnols se situe entre 80 000 € et 95 000 €, avec une concentration autour de 83 500 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 25 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur des périodes allant de 36 à 60 mois, avec une concentration sur 48 mois.

Certaines entreprises font le choix de la location financière pour l'achat de tracteurs sur des périodes de 36 mois, souvent avec l'entretien-réparations compris. 2 entreprises sur les 17 interrogées ont déclaré avoir recours au crédit bancaire pour l'achat de tracteurs.

La durée de détention d'un tracteur est de 5 à 7 ans et de 10 à 15 ans pour les semi-remorques avec une moyenne de près de 11 ans.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 2 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 15 234 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,35. Le coût de détention d'un ensemble articulé est en hausse depuis la dernière étude de 2015. Un montant de 14 083 € par an et par ensemble avait été relevé, soit une augmentation de 8,2 % en 5 ans.

CARBURANT

La consommation moyenne constatée auprès des entreprises visitées est de l'ordre de 29,9 litres aux 100 km.

En matière d'achat de carburant, la quasi-totalité des transporteurs rencontrés s'approvisionnent en majorité en Espagne, où ils arrivent à obtenir de bons prix. La récupération partielle de droit d'accises sur le gazole professionnel s'applique également. D'après les observations du CNR, les entreprises s'approvisionnent principalement en Espagne (à hauteur de 95 %) et en France (à hauteur de 5 %). La moyenne 2020 des prix du carburant en Espagne issus des publications de la Commission européenne, est de 0,8379 €/litre après récupération partielle de droit d'accises et de 0,8933 €/litre en France après la récupération partielle de la TICPE. Seules 5 entreprises sur les 17 rencontrées possèdent une cuve et s'approvisionnent en majorité via la cuve avec des achats de carburant en France ou en Espagne pour compléter.

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 0,8406 €.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Seules 2 entreprises sur les 17 rencontrées possèdent un atelier et réalisent une partie de l'entretien de leurs véhicules, principalement des semi-remorques, en interne. Les autres possèdent souvent un contrat d'entretien dans le cadre du leasing ou de la location financière. C'est le cas pour 7 des 17 entreprises visitées. Le poste entretien-réparations est particulièrement difficile à calculer du fait, notamment, de la présence de différents contrats de maintenance dans les contrats de crédit-bail et de location financière. Certains transporteurs rencontrés, optant pour un contrat d'entretien dans le cadre du leasing, déclarent payer 6 480 € sur 48 mois. A titre de comparaison, le coût kilométrique retenu, d'après les estimations de l'observatoire du transport routier de marchandises espagnol, est de 0,046112 €/km³², soit 6 510 € par an en tenant compte du kilométrage annuel arrêté par le CNR pour un poids lourd type à l'international. Le coût d'entretien ainsi retenu en 2020 est de 6 500 € pour un ensemble articulé. Ce poste de coût est en augmentation de +18,2 % en 5 ans.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 2 400 € à 4 400 €. 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. Toutes les entreprises rencontrées possèdent un contrat spécifique pour leurs pneumatiques. D'après les déclarations des transporteurs espagnols, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 180 €.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 10 000 et 25 000 euros. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Ce poste de coût est en forte augmentation depuis l'étude Espagne 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 la Maut en Allemagne, important marché pour le pavillon espagnol.

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

³² https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/observatorio_de_costes_enero_2020.pdf
(page 14)

Le coût annuel des péages est estimé à 19 000 € pour une entreprise espagnole type, Eurovignette non comprise. Ce poste de coût est en forte augmentation de +25 % depuis 2015, date de la dernière étude du CNR sur le pavillon espagnol.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 600 € par an et par ensemble à 3 000 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques. Certaines ont recours à l'assurance au tiers pour leurs semi-remorques.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 2 270 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Le poste assurances est en baisse par rapport à la dernière étude du CNR sur le pavillon espagnol en 2015. Un montant de 2 600 €/an et par ensemble avait été alors retenu, soit une baisse de 13 %. Les transporteurs rencontrés accordent une attention particulière à ce poste de coût.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Elle s'élève à 600,86 €/an pour un ensemble articulé 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

COÛTS 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 6 et 9 % du coût de revient total du véhicule.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Espagne ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs au Pays basque et en Catalogne et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos près de la Jonquière, à la frontière franco-espagnole. Lors de cette seconde phase, une trentaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat espagnol, 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 catalan affecté à l'international et soumis à la convention collective de Tarragone en Catalogne.

CONDITIONS D'EMPLOI

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 235 jours, la fourchette se situant entre 225 jours et 245 jours. Le nombre légal de jours de

congés payés est de 22 jours ouvrés auquel on ajoute 13 à 17 jours fériés suivant les régions. Ces jours de congés sont souvent pris en été et pendant les fêtes de fin d'année. Les conducteurs travaillent donc 10,5 mois effectifs par an. L'ancienneté moyenne constatée lors des entretiens auprès des entreprises catalanes et basques est de 4 ans. Elle est moins élevée que celle relevée en 2015, qui atteignait 10 ans.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs espagnols affectés à l'activité internationale réalisent en général 20 découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les deux semaines.

Enfin, le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 134 800 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen plus élevé de près de 136 700 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 135 800 km par an, en légère baisse par rapport à 2015 (136 000 km/an). Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,04. Ce ratio est également en légère baisse par rapport à 2015. Il était alors de 1,07.

Les transporteurs espagnols sont confrontés, comme leurs homologues européens, à une pénurie de conducteurs. Pour y remédier, ils ont recours à des conducteurs étrangers. Certaines entreprises déclarent recruter des conducteurs routiers d'Afrique du Nord afin de pallier la pénurie de personnel de conduite constatée en Europe. Le recours aux conducteurs indépendants, dits *Autonomos*, notamment sur l'activité internationale, perdure. Ainsi, certaines prestations de traction sont externalisées, c'est le cas dans certaines grandes enseignes du TRM espagnol. Elles se consacrent ainsi à l'organisation des transports et à la logistique.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Le salaire minimum légal mensuel d'un conducteur routier espagnol soumis à la convention collective de Tarragone est de 844,71 € brut par mois.

Le salaire minimum est complété par l'ancienneté, égale à 84,47 €/mois dans le cas d'un conducteur routier ayant une ancienneté de 4 ans, soit 10 % du salaire minimum conventionnel et par des ajustements liés à la convention collective (*plus convenio, plus transporte* (si versée par l'entreprise) et les paies supplémentaires dites *pagas extras*). Les *pagas extras* sont ici mensualisées pour permettre la reconstitution du coût d'un conducteur « type » (voir ci-après). Les 3 *pagas extras* tiennent compte du salaire minimum légal, 844,71 €, des primes conventionnelles (*plus convenio* : 369,54 €) et de l'ancienneté, 84,47 €. Parfois les entreprises accordent une prime conventionnelle dite *plus transporte* de l'ordre de 77,67 € par mois. Le paiement de cette prime ne semble pas généralisé de la part des entreprises espagnoles. Seule 1 entreprise rencontrée verse cette prime conventionnelle à ses conducteurs. Les autres primes mensuelles sont rares. Les heures supplémentaires et le travail réalisé pendant les jours fériés donnent souvent droit à des jours de récupération.

Une part variable comprenant les indemnités de déplacement vient s'ajouter au salaire fixe. A l'issue des entretiens sur des aires de repos, plusieurs conducteurs routiers espagnols interrogés déclarent être indemnisés au kilomètre. La fourchette varie entre 0,05€ et 0,10 € du kilomètre. La moitié des transporteurs interrogés et certains conducteurs rencontrés déclarent cependant indemniser et percevoir des indemnités sous forme d'indemnité journalière comme prévu par la convention collective, soit 71,21 €/jour (convention collective de Tarragone), quelle que soit la destination.

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


Profil type conducteur international - Espagne - 2020					
Cas d'un conducteur espagnol international en Catalogne (convention collective de Tarragone)					
Caractéristiques		- Conducteur travaillant à 100% à l'international. - Retour à la base un week-end sur deux en moyenne. - 20 découchers par mois. - Salaire de base calculé d'après les minima légaux des conventions collectives en vigueur. Dans le cas du profil type sélectionné, il s'agit de la convention collective de la province de Tarragone. - Ancienneté moyenne constatée de 4 ans. - Indemnité de déplacement journalière de 71,21€/jour d'après la convention collective de Tarragone. - Temps de service de près de 225 heures par mois sur 10,5 mois.			
Kilométrage annuel réalisé		135 800 km			
Nombre de jours de travail par an		235			
Nombre de semaines d'activité par an		45,5			
Nombre d'heures de conduite par an		1 980			
Recomposition du coût d'un conducteur type espagnol en 2020 - Catalogne					
Présentation officielle sur les fiches de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut		1 623,40 €	Salaire Brut		1 623,40 €
Salaire brut minimum conventionnel (CC Tarragone)		844,71 €	Salaire brut minimum conventionnel (CC Tarragone)		844,71 €
Ancienneté (10% du salaire de base)	4 ans	84,47 €	Ancienneté (10% du salaire de base)	4 ans	84,47 €
Prime conventionnelle (<i>Plus convenio</i>)		369,54 €	Prime conventionnelle (<i>Plus convenio</i>)		369,54 €
Pagas extras mensualisées (3 pagas extras)	12 mois	324,68 €	Pagas extras mensualisées (3 pagas extras)	12 mois	324,68 €
Cotisations sociales	36,60%	594,16 €	Cotisations sociales	6,35%	103,09 €
Cotisation générale	23,60%	383,12 €	Cotisation générale	4,70%	76,30 €
Chômage (CDI)	5,50%	89,29 €	Chômage (CDI)	1,55%	25,16 €
Accidents du travail et maladies professionnelles	6,70%	108,77 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Fonds de garantie salariale	0,20%	3,25 €	Fonds de garantie salariale	0,00%	0,00 €
Formation professionnelle	0,60%	9,74 €	Formation professionnelle	0,10%	1,62 €
Rémunération brute chargée hors indemnités de déplacement		2 217,57 €	Salaire net avant impôt hors indemnités de déplacement		1 520,32 €
			Impôt sur le revenu (IRS) mensualisé*		337,74 €
			Salaire net après impôt sur le revenu		1 182,57 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année), 71,21 €/jour		1 424,20 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année), 71,21 €/jour		1 424,20 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		3 641,77 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		2 606,77 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur espagnol en 2020 - Catalogne					
Salaire fixe brut chargé * 10,5 mois	10,5 mois	23 284,44 €	Revenu fixe net d'impôt * 10,5 mois	10,5 mois	12 417,03 €
Salaire fixe sur 1,5 mois (congrés payés, fériés, inactivité)	1,5 mois	3 326,35 €	Salaire fixe sur 1,5 mois (congrés payés, fériés, inactivité)	1,5 mois	1 773,86 €
Indemnités * 10,5 mois		14 954,10 €	Indemnités * 10,5 mois		14 954,10 €
Coût total annuel		41 564,89 €	Revenu net annuel		29 144,99 €
Coût horaire de conduite en €		20,99 €	Revenu net moyen mensuel		2 428,75 €
Coût kilométrique en €		0,31 €			

* conducteur en CDI sans enfant

Source: études CNR Europe

Le coût annuel du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 9,7 % depuis 2015 passant de 37 892 € à 41 565 € en 2020. Cette hausse s'explique par l'augmentation des salaires inscrite dans la convention collective de Tarragone 2016-2020, aussi bien sur le salaire brut mensuel que sur les indemnités de déplacement. En moyenne, sur 5 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +1,87 %/an. Le nombre de jours d'activité par an et le kilométrage annuel réalisé par un conducteur « type » sous contrat espagnol ont légèrement baissé. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 20,99 €, en augmentation de plus de 7,5 % par rapport à 2015. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2015, un montant de 19,52 €/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 2020 		
	unité	Espagne* <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	141 200
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	244
Ratio semi-remorque/tracteur		1,35
Coût d'un conducteur	€/an	41 565
Ratio conducteur/tracteur		1,04
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 234
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,9
coût unitaire du carburant, moyenne 2020**	€/litre	0,8406
Coût annuel du carburant	€/an	35 489
Pneumatiques	€/an	3 180
Entretien-réparations	€/an	6 500
Péages et vignette	€/an	19 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 270
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	601
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		125 501
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,89
Coûts de structure	€/an	8 785
Synthèse - coût de revient		134 287
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,95

Source : études CNR Europe

* Champ d'observation: Pays basque, Catalogne et Madrid

Conducteur catalan affecté à l'international (convention collective de Tarragone)

** Après récupération partielle des droits d'accises

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes espagnol exploité par un transporteur catalan affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,89 € contre 0,84 € en 2015, en augmentation de 6 % depuis la dernière étude. Certains postes de coûts comme le coût conducteur (+9,7 %), le coût de détention (+8,2 %), le poste péages (+25 %) ou encore le poste entretien-réparations (+18,2 %) ont significativement augmenté par rapport à 2015.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 7 % du coût total, le prix de revient serait de 0,95 € au kilomètre en 2020. Cette estimation concorde avec les informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 0,86 €/km et 1 €/km, avec une concentration autour de 0,95 €/km.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

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

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

Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/observatorio_de_costes_octubre_2020.pdf

Agencia Estatal de Administración Tributaria : www.agenciatributaria.es

VIAT - Péages : <https://www.viat.es/donde-utilizarlo/en-autopistas-espanolas>

Infraestructuras : <https://www.lamoncloa.gob.es/espana/eh18-19/otras/Paginas/infraestructuras.aspx>

PITVI 2012-2024: https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/130944/PITVI20122024.pdf

Organisations professionnelles

CETM : <https://www.cetm.es/presentacion/>

ASTIC : <http://www.astic.net/page/astic-quienes-somos>

FENADISMER : <https://www.fenadismer.es>

Presse

Comparatif des conventions collectives en Espagne :
<https://www.transporteprofesional.es/publicaciones/sep415tp/>

Autres sources

Impôt sur le revenu : <https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2011/12/spain-income-tax.html>

Impôt sur les sociétés : <https://taxsummaries.pwc.com/spain/corporate/taxes-on-corporate-income>

TVA : https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/ Segmentos /Empresas_y_profesionales/Empresas/IVA/IVA.shtml