

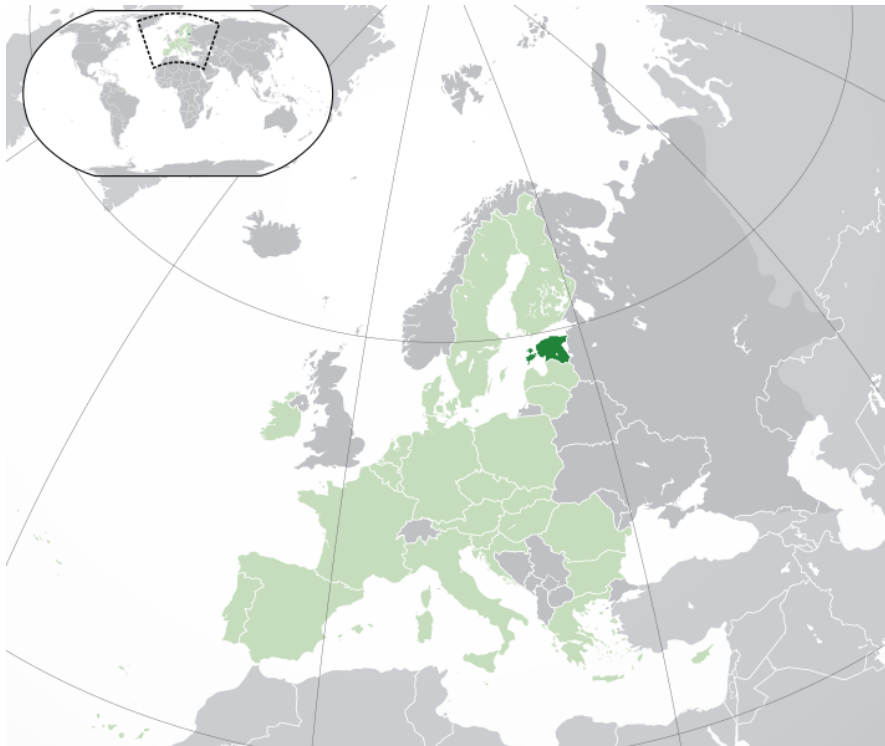


Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises estonien en 2019



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet

Moreus

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises estonien en 2019

Cette étude menée en 2019 vise à présenter les statistiques d'activité du pavillon estonien, l'environnement fiscal et social dans lequel il évolue 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 2020.

Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2019.

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

RESUME

Petit pavillon à l'extrémité Nord de l'Union européenne, le pavillon estonien est souvent confondu avec ses voisins baltes. Il possède pourtant des spécificités importantes tant au niveau fiscal qu'au niveau social.

Le pavillon estonien a une activité internationale qui représente près de deux tiers de son activité totale. Elle est surtout orientée vers les pays scandinaves et la Finlande à l'Ouest, à travers des passages en ferry, mais aussi vers la Russie à l'Est. Ce pavillon est un trait d'union entre les deux zones, profitant de la proximité culturelle et linguistique d'une majorité des estoniens avec la Finlande et d'une minorité d'entre eux avec la Russie. Sa localisation géographique lui ampute pourtant une partie de son kilométrage ; les passages en ferry sont longs et la conduite en Russie requiert une vitesse moins élevée qu'en UE. Selon les statistiques officielles, l'activité internationale affiche un fort repli depuis son apogée en 2016, soit -37 % sur trois ans.

Depuis l'adhésion de l'Estonie à l'Union européenne le 1^{er} mai 2004, le salaire minimum interprofessionnel en euros a été multiplié par 4, soit un taux de croissance annuel moyen de 8,5 % sur 17 ans. La simplification des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu réduit à un taux unique pour tous, une taxation des entreprises pratiquement nulle, des salaires en forte augmentation dans le domaine du TRM suivant une convention collective minimaliste sont des spécificités fortes du pavillon estonien. Le coût du conducteur, de près de 26 000 € par an, relativement élevé pour un kilométrage de 116 000 km est compensé par le faible coût des péages et par le coût du carburant tiré vers le bas grâce à l'approvisionnement en Russie, 0,8943 €/L HTVA selon le « panier » moyen d'approvisionnement établi par le CNR.

Au bilan, le pavillon estonien affiche un coût kilométrique de 0,90 € (0,84 € hors coût de structure). Un résultat plus élevé que chez ses voisins letton et lituanien mais dans la moyenne des pavillons de l'Europe centrale.

SOMMAIRE

RESUME	5
1. PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PAVILLON ESTONIEN	9
1.1. CADRAGE ECONOMIQUE	9
L'ESTONIE EN BREF	9
RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE	9
1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESTONIEN	10
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	10
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	11
LE TRM ESTONIEN EN 2019 - DONNEES CLES	14
1.3. PRESENTATION DE LA REGLEMENTATION FISCALE ET SOCIALE EN ESTONIE	18
FORMES D'ENTREPRISES	18
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	18
LA REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	23
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ESTONIEN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	29
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	29
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	30
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	30
CARBURANT	31
ENTRETIEN & REPARATIONS	32
PNEUMATIQUES	33
PEAGES	33
ASSURANCES	33
TAXE A L'ESSIEU	34
COUTS DE STRUCTURE	34
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	34
CONDITIONS DE TRAVAIL	34
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	35
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT ESTONIEN AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	36
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	37
3. BIBLIOGRAPHIE	39

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

1.1. CADRAGE ECONOMIQUE

L'ESTONIE EN BREF

Capitale	Tallinn
Superficie	45 227 km ²
Population	1 328 976 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Estonien
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Kersti Kaljulaid
Premier ministre	Kaja Kallas
Ministre chargé des transports	Taavi Aas, depuis le 26 janvier 2021
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	1 ^{er} janvier 2011
Sièges au Parlement européen	7 sièges
Commissaire européen	Kadri Simson, Commissaire à l'énergie
Croissance PIB (%)	+ 5,0 % (Eurostat, 2019)
Inflation (%)	+ 2,3 % (Eurostat, 2019)
Taux de chômage (% de la population active)	6,8 % (Eurostat, fin 2020)
Balance commerciale	-845 millions d'euro (2020)
Salaire minimum mensuel brut	584 € par mois (au 1 ^{er} janvier 2021)

RAPPEL DES CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE

Cette étude sur le TRM estonien a été réalisée aux conditions économiques constatées avant la crise sanitaire de 2020. Les données et les conditions d'exploitation sont donc harmonisées avec celles des autres pays de l'Union européenne dont l'étude CNR sur le TRM a été précédemment publiée.

En raison de conditions exceptionnelles à la suite de la crise sanitaire, le pavillon estonien aurait subi une forte chute de son volume d'activité, notamment à l'international. La fermeture de la frontière avec la Russie, l'impossibilité de voyages en ferry vers la Finlande en raison de la quarantaine imposée aux conducteurs pendant plusieurs semaines aux mois de mars et avril 2020 et la baisse généralisée de l'activité économique en Europe auraient fortement impacté le pavillon estonien.

1.2. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESTONIEN

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES¹

Politique des transports

En matière de transports, le gouvernement estonien publie périodiquement une feuille de route sur plusieurs années. La dernière version, portant sur la période de 2014 à 2020, cite cinq principaux objectifs de la politique des transports :

- 1- Maintenir l'état des routes principales, améliorer l'état des routes secondaires et continuer les travaux visant à élargir l'autoroute Tallinn-Tartu.
- 2- Diminuer l'utilisation des véhicules à moteur dans les centres-villes en incitant la marche, le vélo et les moyens de transport en commun et proposer des solutions intelligentes pour offrir des nouveaux services de transport tels que la location de vélos et l'autopartage.
- 3- Augmenter la fréquence et la vitesse des trains afin de rendre ce mode de transport plus attractif, notamment grâce à une amélioration des liaisons entre Tallinn et autres villes de province. Améliorer également la liaison ferroviaire vers la Lettonie (la ligne Tartu-Riga du projet Rail Baltic) et la Russie (en raccourcissant le temps de trajet Tallinn-St. Pétersbourg à moins de 5 heures). Mettre en place une ligne de tram vers l'aéroport de Tallinn.
- 4- Améliorer la sécurité des transports pour ramener le nombre de décès à 50 personnes sur trois ans et viser un niveau zéro décès dans un futur proche.
- 5- Augmenter la part des véhicules économiques qui fonctionnent à l'énergie renouvelable et faire du biométhane ou du gaz naturel comprimé issu de la biomasse et des déchets la principale source d'énergie alternative en Estonie.

En ce qui concerne la politique menée sur le transport de marchandises, l'Estonie s'appuie sur le développement de ses ports maritimes et sur sa tradition ferroviaire afin d'améliorer l'efficacité de son organisation. En effet, le ministère des Infrastructures fait état d'un niveau suffisamment développé du rail sur l'axe est-ouest (Tallinn – Saint Pétersbourg) et souhaite une amélioration des trajets nord-sud, soit le tronçon estonien Tallinn-Pärnu situé sur l'axe Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varsovie.

Le TRM estonien dont la portée est plutôt régionale espère profiter du développement des ports maritimes qui offrent de plus en plus de ferries vers la Finlande et le Suède. Le pavillon

¹ <https://www.mkm.ee/en/objectives-activities/transport>

estonien souhaite également améliorer sa position clé dans l'activité de TRM entre Saint Pétersbourg et l'Union européenne.

Infrastructures de transport et utilisation

L'infrastructure routière estonienne est mature et évolue peu depuis une décennie. Son réseau ferroviaire vieillissant, héritage de l'ère soviétique qui nécessite aujourd'hui des investissements de grande ampleur, assure toujours près de 40 % du transport de marchandises au niveau national.

Evolution des parts modales de fret en Estonie (en %)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transport routier	25%	28%	33%	36%	45%	48%	57%	56%	54%	58%
Transport ferroviaire	75%	72%	67%	64%	55%	52%	43%	44%	46%	42%
Voies navigables	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Source : Eurostat

Infrastructures de transport en Estonie

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Longueur des routes	16 487 km	16 470 km	16 500 km	16 512 km	16 542 km	16 576 km	16 584 km	16 597 km	16 594 km	16 605 km	16 609 km	16 609 km
dont routes goudronnées	9 923 km	10 188 km	10 492 km	10 657 km	10 922 km	11 164 km	11 304 km	11 507 km	11 742 km	11 880 km	11 959 km	12 045 km
Longueur du réseau ferroviaire	919 km	919 km	919 km	918 km	918 km	918 km	918 km	918 km	916 km	916 km	916 km	922 km
dont réseau électrifié	131 km	131 km	131 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	138 km
Longueur du réseau fluvial	335 km	335 km	335 km	335 km	335 km	399 km	416 km	416 km	416 km	416 km	449 km	449 km

Source : Statistics Estonia

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Organisations professionnelles de TRM

Association estonienne des transporteurs routiers internationaux (ERAA)

L'ERAA a été créée le 30 octobre 1991 à Tallinn. Depuis mai 1992, l'ERAA est membre à part entière de l'Union internationale des transports routiers (IRU). Le but de l'association est de développer le transport routier en tant qu'activité et de protéger les intérêts et les droits de ses membres. Pour atteindre son objectif, l'Association :

- représente ses membres, y compris dans les négociations avec les autorités publiques et les organisations représentatives du personnel,
- participe à l'élaboration et à l'harmonisation de la législation sur le transport routier, y compris les douanes, les contrats de transport et la législation et les documents d'orientation en matière de sécurité routière, et à conclure des accords,
- recueille et analyse des informations sur le transport routier, tient à jour des bases de données pertinentes et fournit des services d'information,

- est un organisme de garantie pour l'application des conventions relatives au transport routier dans les cas prévus par La législation et les accords internationaux,
- établit des fonds, si nécessaire, au profit des membres,
- crée ou participe à des sociétés ou est membre d'organisations à but lucratif, selon le cas, afin de fournir les services nécessaires aux membres de l'association,
- organise des formations sur le transport routier.

Peuvent devenir membres de l'ERAA des entreprises possédant des véhicules qui effectuent des transports routiers depuis au moins deux ans, situées en République d'Estonie et immatriculées conformément aux lois de la République d'Estonie. Au moins deux ans doivent s'écouler après l'inscription pour être reconnu comme membre. Les problèmes pratiques que l'ERAA traite au quotidien sont les suivants :

- délivrer des carnets TIR aux transporteurs estoniens,
- délivrer des permis de transport (y compris CEMT) aux transporteurs estoniens titulaires d'une licence d'activité internationale,
- informer les transporteurs estoniens des conditions de transport dans les pays étrangers et des exigences établies par les conventions internationales,
- aider les entreprises de transport à obtenir des cartes de paiement et à obtenir le remboursement de la taxe sur la valeur ajoutée de l'étranger,
- organiser l'achat de matériel roulant et d'autres équipements spéciaux dont les transporteurs ont besoin à des conditions avantageuses,
- résoudre de nombreux autres problèmes pratiques qui contribuent au développement du transport international et augmentent la compétitivité des entreprises de transport estoniennes en Europe.

Au 28 avril 2021, l'organisation comptait un total de 265 membres, représentant plus de 50 % de l'activité de TRM en Estonie.

[Union estonienne des travailleurs du transport – ETTA](#)

L'ETTA est une organisation privée à but non lucratif qui regroupe principalement les travailleurs des transports ou des secteurs connexes. Le syndicat des transports a :

- plus de 2 000 membres de toute l'Estonie
- plus de 50 départements et 6 sections (chauffeurs, chauffeurs de bus, ambulanciers, routiers, aéronautiques et services publics)
- 5 salariés répartis dans ses 3 bureaux à Tallinn, à Tartu et à Pärnu.

Le syndicat des transports a été créé en 1989 et est aujourd'hui l'un des plus grands syndicats d'Estonie. Il travaille en étroite collaboration avec d'autres syndicats estoniens ainsi qu'avec des syndicats ailleurs en Europe (ETF).

Administrations de tutelle

Administration des routes (Transpordiamet)²

L'administration des routes est une agence gouvernementale opérant sous le ministère des Affaires économiques et des Communications. Elle est chargée d'organiser l'entretien des routes nationales, de planifier la mobilité des personnes et des véhicules et d'assurer la sécurité routière.

Tâches principales de l'administration routière:

- mise en place de conditions d'un transport routier sûr, durable et efficace et planifier la mobilité des personnes et des véhicules,
- planification et entretien des routes nationales,
- amélioration de la sécurité routière et organisation de l'éducation routière,
- réduction de l'impact environnemental des véhicules,
- gestion du trafic et des transports publics,
- maintenance de bases de données issues de la législation,
- participation à l'élaboration de politiques, stratégies, plans de développement et législation liés à son domaine d'activité, ainsi qu'à la préparation et à la mise en œuvre de projets internationaux,
- mise en œuvre des politiques de l'État et des plans de développement dans le cadre des activités de l'Agence,
- représentation de l'État dans les relations internationales dans le cadre des activités de l'Agence.

Les principales activités de l'administration des routes sont exercées par le service de planification stratégique, le service d'entretien routier et le service de la circulation, qui sont dirigés par trois directeurs subordonnés au directeur général, le chef du musée estonien de la route et les chefs des services d'appui.

² <https://www.mnt.ee/eng/organization/operating-areas-and-structure>

LE TRM ESTONIEN EN 2019 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon estonien en 2019

Structure du TRM sous pavillon estonien 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	28 373	4 794	100,0%	169	296
Transport national	23 356	1 710	35,7%	73	112
Transport international	5 017	3 084	64,3%	615	183
<i>dont transport international marchandises chargées en Estonie</i>	1 378	930	19,4%	675	nd
<i>dont transport international marchandises déchargées en Estonie</i>	1 243	775	16,2%	623	nd
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	1 490	1 096	22,9%	736	nd
<i>dont cabotage</i>	906	283	5,9%	312	nd

Source : Eurostat

L'activité internationale du pavillon estonien est deux fois plus importante que son activité nationale. La distance moyenne pour le transport national, 73 km, témoigne de la taille réduite du pays. En parallèle, l'activité internationale présente les caractéristiques d'une organisation du TRM de moyenne et longue distance. Les principaux marchés du pavillon estonien sont la Finlande, la Suède et la Russie. A noter aussi l'importance de l'activité de transport entre pays tiers pour le pavillon estonien, près de 23 % du total, et du cabotage avec 5,9 %.

Évolution du TRM sous pavillon estonien

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

En millions de t-km	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution 2016/2019
TOTAL	5 340	5 614	5 912	5 791	5 986	6 310	6 263	6 716	6 189	5 775	4 794	-28,6%
Transport national	1 326	1 388	1 561	1 599	1 593	1 541	1 524	1 792	1 631	1 686	1 710	-4,6%
Transport international	4 014	4 226	4 352	4 192	4 394	4 769	4 739	4 924	4 558	4 089	3 084	-37,4%

Source : Eurostat

Le pavillon estonien connaît un pic d'activité en 2016, notamment grâce au dynamisme de son activité internationale. Depuis, cette activité phare a perdu plus de 37 % de son volume. Avec un volume plus réduit que l'international, l'activité nationale reste plutôt stable sur le long terme, évolue avec un rythme moyen de 2,58 % par an depuis 2009 mais son évolution devient négative sur les 3 dernières années, -4,5 %.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon estonien dans les 3 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
Cabotage sous pavillon estonien	207	268	273	311	281	367	447	499	344	390	283	3,16%
<i>en Suède</i>	47	56	78	70	72	107	82	131	140	104	48	0,23%
<i>en Norvège</i>	3	7	nd	9	39	57	61	48	50	78	67	37,90%
<i>en Allemagne</i>	37	31	40	46	57	39	93	117	55	55	27	-3,10%
Part du cabotage dans le transport estonien en pourcentage (%)	3,9	4,8	4,6	5,4	4,7	5,8	7,1	7,4	5,6	6,8	5,9	-

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

Le cabotage est une activité importante pour le pavillon estonien. Il est une activité complémentaire aux trajets internationaux. Comme dans le cas de l'activité internationale, le cabotage est en perte de vitesse depuis 2016. Il reste pourtant assez important en comparaison avec d'autres pavillons européens.

La Suède, principal marché de cabotage pour le pavillon estonien, aurait durci ses contrôles pour protéger son pavillon national. Entre 2016 et 2019, le cabotage estonien effectué sur le territoire suédois est quasiment divisé par trois. L'Allemagne, qui était le second marché du cabotage pour le pavillon estonien, a aussi durci ses contrôles sur cette période provoquant un effondrement du cabotage estonien sur son territoire, -77 % en 3 ans. A l'inverse, le cabotage estonien en Norvège connaît une envolée, +38 % par an en moyenne depuis 2009.

Le cabotage en Estonie

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM
Cabotage en Estonie	6	3	3	14	34	3	13	24	15	43	32	17,30%
Taux de pénétration du cabotage*	0,49%	0,25%	0,18%	0,84%	2,07%	0,18%	0,83%	1,33%	0,92%	2,51%	1,84%	-
Part de marché du cabotage**	0,58%	0,30%	0,20%	0,92%	2,33%	0,20%	0,91%	1,47%	1,04%	2,85%	1,56%	-

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

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

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

Le cabotage en Estonie reste très faible en valeur absolue, mais suit une évolution de +17,3 %/an depuis 2009 et occupe désormais 1,5 % du marché domestique estonien. Les pavillons les plus caboteurs en Estonie sont les pavillons voisins letton et lituanien.

Entreprises de TRM

Selon l'organisation professionnelle ERAA, il y aurait officiellement plus de 12 000 sociétés de transport routier et de logistique en Estonie. Parmi ces entreprises, plus de la moitié seraient inactives et près de 3 500 seraient des conducteurs indépendants, assimilables à des salariés puisqu'ils travaillent souvent pour un unique client.

Sans compter les indépendants, le nombre d'entreprises de TRM serait en réalité compris dans une fourchette de 3 000 à 3 500 au total pour près de 12 000 véhicules, soit 4 véhicules en moyenne par entité. Ce nombre est conforme aux données publiques du ministère des Affaires économiques et des Communications dont le portefeuille s'étend aux transports.

En 2015, les dernières statistiques officielles disponibles au sujet de la comptabilité du secteur des transports indiquent que le carburant représentait 26 % du coût total. Les autres postes de coût principaux sont présentés sur le tableau suivant, mais les dépenses de personnel devraient être analysées prudemment puisqu'une partie du coût du personnel de conduite passe par de l'intérim, inclus dans les dépenses de sous-traitance.

Finalement, le pavillon affiche 4,5 % de bénéfices nets.

**Statistiques sur les entreprises de TRM* en Estonie
(Dernières données disponibles en 2015)**

	2015
Nombre d'entreprises	2 977
Nombre de personnes employées	16 047
Nombre de salariés	15 688
Chiffre d'affaires	1 162 501 k€
Ventes exportées	375 764 k€
Autres revenus	27 488 k€
Charges	1 120 585 k€
dont achat de marchandises	28 464 k€
dont achat de biens intermédiaires	95 708 k€
dont achat de carburant	291 781 k€
dont locations LD de matériel et crédit-bail	19 886 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	361 817 k€
dont dépenses de personnel	182 118 k€
dont salaires et assimilés	136 293 k€
dont charges sociales	45 825 k€
dont dotations aux amortissements	88 799 k€
dont impôts et taxes	2 480 k€
dont coûts des déplacements	47 865 k€
Bénéfices ou pertes net	52 328 k€
dont bénéfices	65 343 k€
dont pertes	-13 015 k€
Dividendes	11 532 k€

* Entreprises de TRM et de déménagement selon la nomenclature nationale EMTAK 2008 - Classe H494

Source : Statistics Estonia

Parc de véhicules

Les entreprises de TRM estoniennes ont en moyenne 4 véhicules pour un peu plus de 5 employés. Le chiffre d'affaires par véhicule est de près de 100 000 €, ce qui est analogue aux estimations du CNR.

Statistiques sur les véhicules en Estonie					
		2015	2016	2017	2018
Tracteurs routiers	Total	10 813	11 365	11 867	12 197
	Moins de 2 ans	1 160	1 273	1 510	1 606
	De 2 à 5 ans	2 068	2 106	1 991	1 912
	De 5 à 10 ans	3 821	3 565	3 057	2 850
	De 10 à 20 ans	3 221	3 792	4 493	4 865
	Plus de 20 ans	543	629	816	964
Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes	Total	24 974	25 417	25 795	26 102
	Moins de 2 ans	462	474	565	621
	De 2 à 5 ans	617	656	671	720
	De 5 à 10 ans	2 682	2 205	1 654	1 265
	De 10 à 20 ans	6 791	7 244	7 613	7 722
	Plus de 20 ans	14 422	14 838	15 292	15 774
Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes	Total	65 986	71 435	77 118	83 313
	Moins de 2 ans	7 149	8 282	9 112	9 647
	De 2 à 5 ans	8 905	9 619	10 798	12 377
	De 5 à 10 ans	14 780	14 765	13 851	14 463
	De 10 à 20 ans	23 276	25 676	28 452	30 183
	Plus de 20 ans	11 876	13 093	14 905	16 643
Remorques et semi-remorques	Total	17 283	18 441	18 926	19 394

Source : Statistics Estonia

1.3. PRESENTATION DE LA REGLEMENTATION FISCALE ET SOCIALE EN ESTONIE

FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Estonie et leurs caractéristiques principales
Fuusilise isikust ettevotja ou F.I.E. (entreprise individuelle) Nombre de partenaires et d'associés : 1 personne. Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum. Responsabilité des associés : La responsabilité est illimitée.
Osaühing ou O.U. (société à responsabilité limitée). Nombre de partenaires et d'associés : Pas de minimum. Capital minimum et/ou maximum : 2 500 EUR minimum Responsabilité des associés : La responsabilité des associés est limitée au montant des apports.
Aktsiaselts ou A.S. (société anonyme) Nombre de partenaires et d'associés : Pas de minimum. Capital minimum et/ou maximum : 25 000 EUR minimum Responsabilité des associés : La responsabilité des associés est limitée au montant des apports.
Taisühing ou T.U. (partenariat général) Nombre de partenaires et d'associés : 2 associés minimum. Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum. Responsabilité des associés : Le partenaire général est responsable personnellement et sans limitation pour les dettes et obligations de la société. Responsabilité limitée pour les partenaires dormants.

Source : Société Générale

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés (Äriühingu tulumaks)

Les sociétés estoniennes ne sont plus soumises à l'impôt sur le revenu depuis la réforme fiscale de 2015. A la place, l'Estonie impose *une taxe de distribution sur les bénéfices des entreprises*. Les sociétés ne sont imposées que sur les bénéfices distribués selon la loi estonienne sur l'impôt sur les sociétés. Selon les termes de cette nouvelle loi, les personnes morales sont exemptées d'impôt sur les bénéfices qui ne sont pas distribués, qu'ils soient réinvestis ou conservés. Tous les bénéfices non distribués sont donc exonérés d'impôt. Cette exonération couvre à la fois les sources de revenus actives (par ex : commerce) et passives (par ex : dividendes, intérêt, royalties). Elle couvre également les plus-values dérivées de la cession de tout type de titres, dont les actions, obligations et biens immobiliers.

Les paiements faits aux filiales étrangères sont aussi exemptés d'impôt lorsqu'ils servent les intérêts commerciaux de l'entreprise. Par conséquent, il n'existe aucune provision pour les amortissements ou encore pour le report en avant ou arrière des pertes fiscales.

Le taux de cette taxe de distribution est de 20 %.

T.V.A.

En 2009, le gouvernement dirigé par le Premier ministre libéral Andrus Ansip a augmenté le taux de la TVA en Estonie de 18 % à 20 % lors d'une réforme fiscale qui visait à harmoniser la fiscalité estonienne avec les standards européens³.

Certains biens et services sont soumis à un taux de TVA réduit de 9 %. Cela concerne les livres, les manuels d'école, l'hébergement, les médicaments, les produits d'hygiène désignés par le ministère des Affaires sociales et les outils médicaux.

Le taux nul s'applique sur un certain nombre de produits et services comme les biens et services exportés vers un autre pays de l'Union européenne, le matériel de transport aérien et maritime, les services de transport (aérien, maritime, routier) et services auxiliaires aux transports.⁴

Taxe à l'essieu – Taxe sur les poids lourds (Raskeveokimaksu seadus)

La taxe à l'essieu a été mise en place en Estonie à compter du 1^{er} janvier 2004 dans le cadre de l'harmonisation de la réglementation locale avec celle de l'Union européenne que le pays a rejoint 4 mois plus tard. La taxe à l'essieu, ou la taxe sur les poids lourds comme elle est appelée en Estonie, est payée trimestriellement à l'Office national des taxes et douanes. Cette taxe est une taxe nationale, son montant ne varie donc pas selon les régions ou municipalités.

Aucun avis n'est envoyé aux entreprises concernées qui doivent régulièrement acquitter la taxe par virement bancaire sur le compte de l'Office avec, comme libellé, le numéro d'immatriculation du véhicule.

Le montant annuel de la taxe sur les poids lourds en Estonie s'élève à 515 € pour un ensemble articulé 40 tonnes avec suspension hydraulique.

La personne responsable du paiement de la taxe est soit le propriétaire du véhicule, soit l'utilisateur désigné sur le certificat d'immatriculation dans le cas d'une location longue durée ou d'un crédit-bail. Pour les véhicules dont le propriétaire est étranger, la personne responsable est celle qui a effectué les démarches pour enregistrer le véhicule sur le registre estonien.

³ <http://ttarkvara.ee/131-2/>

⁴ <https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/valueadded-tax/>

Taxe à l'essieu pour les porteurs - 2020

Nombre d'essieux	PTAC (kg)	Montant de la taxe selon le type de suspension (par trimestre)	
		Suspension hydraulique ou équivalent	Autres types de suspension
2 essieux	12 000 – 12 999	-	7,90 €
	13 000 – 13 999	7,90 €	21,70 €
	14 000 – 14 999	21,70 €	30,30 €
	15 000 et plus	30,30 €	68,70 €
3 essieux	12 000 – 14 999	-	-
	15 000 – 16 999	7,90 €	13,70 €
	17 000 – 18 999	13,70 €	28,10 €
	19 000 – 20 999	28,10 €	36,10 €
	21 000 – 22 999	36,10 €	55,90 €
	23 000 et plus	55,90 €	86,30 €
4 essieux	12 000 – 22 999	-	-
	23 000 – 24 999	36,10 €	36,70 €
	25 000 – 26 999	36,70 €	57,00 €
	27 000 – 28 999	57,00 €	90,50 €
	29 000 et plus	90,50 €	134,30 €

Taxe à l'essieu pour les ensembles tracteur + semi-remorque - 2020

Nombre d'essieux	PTAC (kg)	Montant de la taxe selon le type de suspension (en euro par trimestre)	
		Suspension hydraulique ou équivalent	Autres types de suspension
2+1 essieux	12 000 – 13 999	-	-
	14 000 – 15 999	-	-
	16 000 – 17 999	-	3,50 €
	18 000 – 19 999	3,50 €	8,00 €
	20 000 – 21 999	8,00 €	18,80 €
	22 000 – 22 999	18,80 €	24,30 €
	23 000 – 24 999	24,30 €	44,00 €
	25 000 et plus	44,00 €	76,80 €
2+2 essieux	12 000 – 14 999	-	-
	15 000 – 22 999	-	-
	23 000 – 24 999	7,50 €	17,50 €
	25 000 – 25 999	17,50 €	28,80 €
	26 000 – 27 999	28,80 €	42,50 €
	28 000 – 28 999	42,50 €	51,10 €
	29 000 – 30 999	51,10 €	84,00 €
	31 000 – 32 999	84,00 €	116,60 €
2+3 essieux	33 000 et plus	116,60 €	176,70 €
	12 000 – 35 999	-	-
	36 000 – 37 999	92,60 €	128,80 €
3+2 essieux	38 000 et plus	128,80 €	175,10 €
	12 000 – 35 999	-	-
	36 000 – 37 999	81,80 €	113,50 €
	38 000 – 39 999	113,50 €	157,50 €
3+3 essieux ou plus	40 000 et plus	157,50 €	232,60 €
	12 000 – 35 999	-	-
	36 000 – 37 999	46,50 €	56,30 €
	38 000 – 39 999	56,30 €	84,00 €
	40 000 et plus	84,00 €	133,80 €

Source : Journal officiel - Ministère de la justice

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le réseau public goudronné estonien est devenu payant pour tous les véhicules dont le poids total en charge est de 3,5 tonnes ou plus. Les péages routiers estoniens ne sont pas basés sur la distance mais sur la durée. Le montant dépend donc de la durée de validité choisie mais aussi de la classe d'émission et du nombre d'essieux. Il s'agit donc d'un système de vignette modernisée.

Le paiement doit être fait avant que le véhicule emprunte une route à péage. Les paiements sont entièrement automatisés, ils peuvent donc être effectués à tout moment sur le support choisi (application mobile, aux bornes physiques dans les stations-service ou sur internet). Il n'y a pas de justificatif papier à garder en cabine, les contrôles se font de façon électronique à l'aide de lecteurs de plaques d'immatriculation.

Péages - Estonie - 2020						
Véhicules dont le PTAC est entre 3 501 et 12 000 kg						
Classe d'émission	Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	90 jours	365 jours
Tout	Tout	9,00 €	25,00 €	50,00 €	125,00 €	500,00 €
Véhicules dont le PTAC est supérieur à 12 000 kg						
Classe d'émission	Nombre d'essieux	1 jour	7 jours	30 jours	90 jours	365 jours
EURO 0, I ou II	Jusqu'à 3 essieux	12,00 €	45,00 €	90,00 €	225,00 €	900,00 €
	4 essieux et plus	12,00 €	65,00 €	130,00 €	325,00 €	1 300,00 €
EURO III	Jusqu'à 3 essieux	11,00 €	40,00 €	80,00 €	200,00 €	800,00 €
	4 essieux et plus	12,00 €	60,00 €	120,00 €	300,00 €	1 200,00 €
EURO IV ou V	Jusqu'à 3 essieux	10,00 €	35,00 €	70,00 €	175,00 €	700,00 €
	4 essieux et plus	12,00 €	55,00 €	110,00 €	275,00 €	1 100,00 €
EURO VI et plus	Jusqu'à 3 essieux	10,00 €	30,00 €	60,00 €	150,00 €	600,00 €
	4 essieux et plus	12,00 €	50,00 €	100,00 €	250,00 €	1 000,00 €

Source : Administration routière estonienne

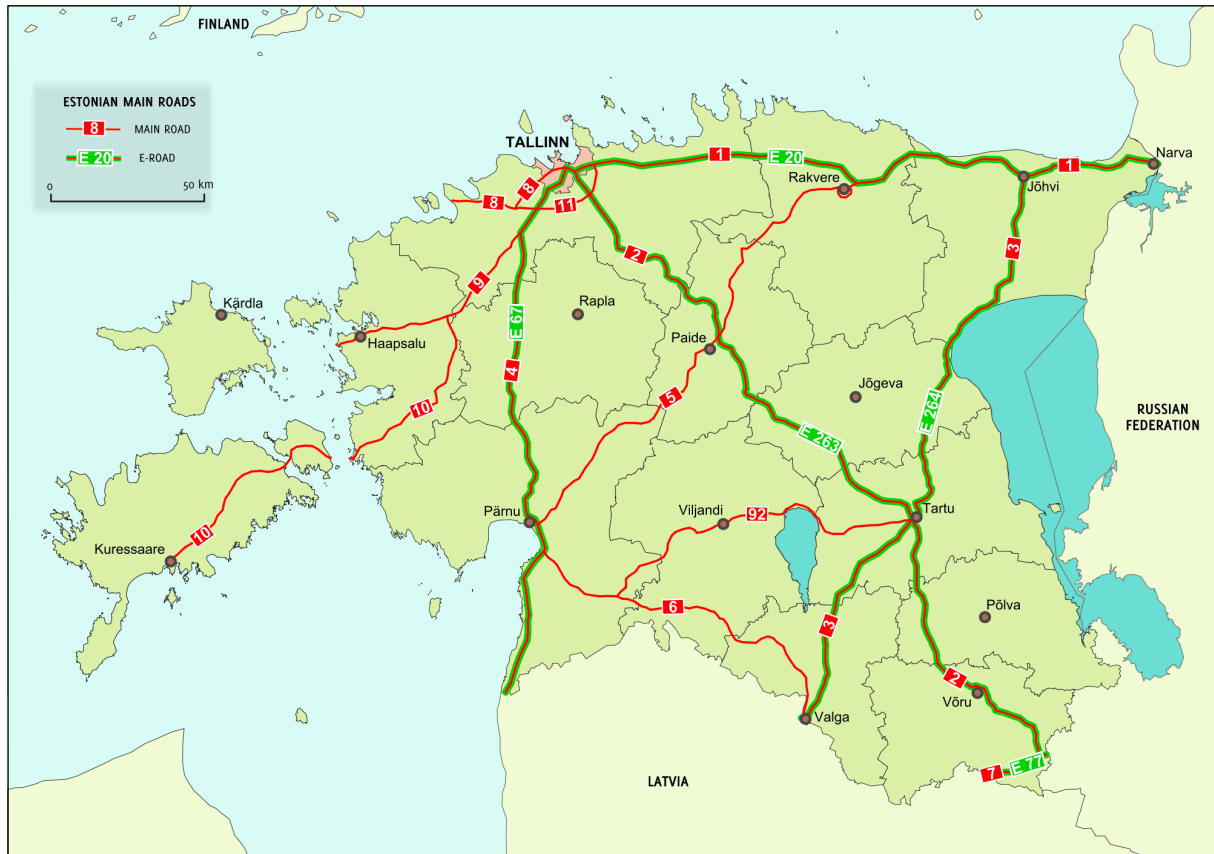
Le remboursement partiel du péage est possible pour les personnes qui en font la demande dans le cas où le paiement a été effectué pour 90 ou 365 jours et que la période pour laquelle le péage est payé n'est pas entièrement passée. Le remboursement est possible si le véhicule a changé de main, s'il a été enlevé du registre des immatriculations ou si sa fonction a changé et que la nouvelle fonction est exemptée du paiement du péage (ex. usage militaire).

Si le paiement du péage n'a pas été correctement effectué, la Police nationale, la Police aux frontières ou les officiers de l'Administration des Douanes peuvent arrêter et immobiliser le véhicule et sanctionner son propriétaire ainsi que le conducteur du véhicule. L'amende pour

⁵ <https://www.emta.ee/eng/business-client/excise-duties-assets-gambling/road-toll>

le conducteur est de 160 € tandis que celle pour le propriétaire ou le responsable du véhicule peut aller jusqu'à 1 800 € en cas de récidive.

La carte suivante représente le réseau routier estonien soumis au péage :



Légende la carte :

Rouge : routes principales

Vert : routes européennes

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, l'Estonie a mis en place un système de droits d'accises. Lors de la réalisation de la présente étude en 2019, les droits d'accises en Estonie s'élevaient à 49,30 €/hl, soit parmi les plus élevés en Europe. Les personnes rencontrées en Estonie nous avaient signalé que certains responsables politiques proposaient de réduire ce montant.

Début 2020, la proposition du Président de la commission économique du parlement estonien du 24 avril 2018⁶, visant à adopter un système de droits d'accises réduits pour le secteur du transport routier de marchandises, a reçu l'avis favorable du gouvernement.

Dans le cadre des mesures d'urgence pour répondre à la crise sanitaire du coronavirus, le gouvernement a décidé de baisser temporairement le niveau des droits d'accises pour tous les secteurs afin de compenser les surcoûts dus au moindre recours à des approvisionnements en carburant à bas coût en Russie. Ainsi, à compter du 1^{er} mai 2020, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 37,20 €/hl. Ce dispositif devrait prendre fin le 20 avril 2022.

Pour mémoire, il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Estonie⁷.

LA REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Conditions salariales

Le temps de travail hebdomadaire de droit commun est de 40 heures en Estonie, soit 173,33 heures par mois. A ce temps de travail réglementaire correspond un salaire minimum mensuel dont l'évolution a été assez rapide après le choc de la crise économique de 2008 (voir ci-après).

Les conditions de travail des travailleurs estoniens sont régies par le Code du travail mais aussi par les textes européens qui traitent ce sujet.

Contrats de travail

Selon la réglementation estonienne un contrat de travail peut être oral s'il ne dépasse pas une durée de deux semaines. Un contrat de travail de longue durée ou à durée indéterminée doit être écrit.

Il existe en Estonie un seul type de contrat de travail. Il peut être limité dans le temps si les parties décident d'y inscrire une date de fin de contrat en respectant une durée maximale de 5 ans, renouvellements compris. Sinon, il est considéré à durée indéterminée.

Le contrat de travail doit préciser :

- les identités des deux parties,
- la date de début du contrat,
- les qualifications du salarié,
- la description de l'emploi en question,

⁶ <https://www.err.ee/825581/sester-kutuseaktsiisi-soodustust-logistikasektorile-tasuks-kaaluda>

⁷ Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe - Étude CNR du 19 mars 2020

- le lieu de travail,
- les conditions salariales (salaire mensuel ou annuel, les éventuelles primes et le montant des indemnités de déplacement si applicables),
- le temps de travail, les horaires de travail,
- la durée des congés payés,
- les conditions de rupture du contrat de travail.

Mais aussi, si c'est applicable :

- la durée de la période d'essai,
- les conditions spécifiques de subordination ou de supervision,
- une liste des conditions spécifiques au poste si une convention collective ou une réglementation spécifique existe.

La période d'essai ne peut excéder 4 mois.

La rupture du contrat de travail peut avoir lieu sous certaines conditions :

- Si un accord mutuel est trouvé, il doit préciser la date de fin de contrat et les indemnités de départ.
- L'employé doit respecter un délai de préavis d'un mois pour mettre fin à son contrat.
- L'employeur peut mettre fin au contrat de travail avec un mois de préavis s'il a une raison valable pour y procéder. Aucune indemnité de sortie n'est prévue si ce n'est pas explicitement indiqué dans le contrat de travail.
- L'employeur n'a pas besoin d'informer son employé en avance s'il procède à un licenciement économique.

Convention collective

Pour la première fois en Estonie, une convention collective a été signée en 2018 entre les syndicats de conducteurs et l'organisation professionnelle *Autoettevotete Liit*.

Ce court texte, qui fait un peu plus d'une page, ne rentre pas dans les détails des conditions de travail des conducteurs routiers mais fixe le montant minimum du salaire des conducteurs routiers professionnels à 950 € brut par mois pour la seconde moitié de l'année 2019, avec une augmentation de 50 € mensuel pour 2020 et de 100 € mensuel pour 2021 (soit 1 100 €). C'est 75 % de plus que le salaire minimum interprofessionnel. Il doit être respecté par tous les transporteurs routiers installés en Estonie mais aussi par des transporteurs étrangers qui souhaitent effectuer des opérations de cabotage sur le territoire estonien.

Rémunération

Un salaire minimum interprofessionnel est en vigueur en Estonie. Son montant était de 540 € en 2019. Il a été réévalué à 584 € en 2020 et il ne devrait pas être revalorisé en 2021.

Depuis l'adhésion de l'Estonie à l'Union européenne le 1^{er} mai 2004, le salaire minimum interprofessionnel a été multiplié par 4. Il n'a pas été revalorisé pendant 3 ans à la suite de la crise économique de 2008 et en 2021 en raison de la crise sanitaire.

Ce salaire minimum ne s'applique pas aux secteurs ou aux métiers ayant négocié un niveau de salaire spécifique dans le cadre d'une convention collective. Les conducteurs routiers travaillant dans le secteur du transport routier de marchandises font partie des exceptions pour lesquels un salaire mensuel spécifique est fixé par une convention collective.

Evolution du salaire minimum en Estonie		
Date	Montant mensuel	Evolution annuelle
01.01.2021	584,00 €	0,0%
01.01.2020	584,00 €	8,1%
01.01.2019	540,00 €	8,0%
01.01.2018	500,00 €	6,4%
01.01.2017	470,00 €	9,3%
01.01.2016	430,00 €	10,3%
01.01.2015	390,00 €	9,9%
01.01.2014	355,00 €	10,9%
01.01.2013	320,00 €	10,3%
01.01.2012	290,00 €	4,3%
01.01.2011	278,02 €	0,0%
01.01.2010	278,02 €	0,0%
01.01.2009	278,02 €	0,0%
01.01.2008*	278,02 €	20,8%
01.01.2007*	230,08 €	20,0%
01.01.2006*	191,73 €	11,5%
01.01.2005*	171,92 €	8,5%
01.01.2004*	158,50 €	14,8%
01.01.2003*	138,05 €	16,8%
01.01.2002*	118,24 €	15,6%
01.01.2001*	102,26 €	14,3%
01.01.2000*	89,48 €	

Indemnités de déplacement (Välislahetuse päevaraha)⁸

Les indemnités de déplacement estoniennes demeurent identiques quel que soit le pays de déplacement.

L'employé peut recevoir une indemnité de déplacement si le lieu de déplacement se trouve au moins à 50 km de la frontière estonienne. Une indemnité journalière est versée dès le premier jour pour un déplacement à l'étranger si le véhicule part au plus tard à 21 h. Pour le jour du retour, l'indemnité journalière est due si le véhicule arrive en Estonie après 15 h.

En ce qui concerne le montant des indemnités de déplacement journalières uniformisées pour les déplacements à l'extérieur de l'Estonie, les entreprises doivent respecter un minimum de 22,37 € par jour. L'indemnité journalière n'est pas plafonnée. En revanche, la limite d'exonération fiscale est fixée à 50 € par jour pour les 15 premiers jours dans le mois. Puis, elle est ramenée à 32 € par jour pour les jours supplémentaires.

Le montant des indemnités de déplacement prévu pour un salarié est souvent noté dans son contrat de travail et peut être modifié si la réglementation en la matière change.

Les indemnités de déplacement prévues pour les salariés ne s'appliquent pas aux indépendants qui doivent déduire leurs dépenses réelles après présentation de justificatifs aux autorités fiscales.

Cotisations sociales (Sotsiaalmaks)⁹

Le régime estonien de sécurité sociale est financé principalement par les employeurs, les travailleurs indépendants et l'État.

Les employeurs et les travailleurs indépendants sont redevables d'une cotisation globale (*sotsiaalmaks*) de 33 % du salaire brut (sans plafond) pour les salariés ou du revenu imposable pour les indépendants, au titre des assurances maladie (13 %) et retraites (20 %).

La loi sur l'impôt social prévoit un montant minimum de cotisation fixé à 165 € par mois en 2019, revu à la hausse à 178,20 € par mois en 2020¹⁰ (dans le cadre d'un travail à mi-temps ou si le mois est partiel en raison d'un démarrage du contrat de travail en cours de mois).

⁸ Journal officiel, <https://www.riigiteataja.ee/akt/121122011010?leiaKehtiv>

⁹ Cleiss, Les cotisations en Estonie, [https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/estonie.html#:~:text=Employeur%20et%20travailleur%20ind%C3%A9pendant%20sont,et%20pensions%20\(20%20%25\)](https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/estonie.html#:~:text=Employeur%20et%20travailleur%20ind%C3%A9pendant%20sont,et%20pensions%20(20%20%25)).

¹⁰ Office national des impôts et douanes, <https://www.emta.ee/eng/business-client/income-expenses-supply-profit/social-tax>

Pour un travailleur indépendant, la base annuelle maximum de prélèvement correspond à 10 fois la somme des salaires minimaux nationaux mensuels de la période concernée.

L'assurance chômage est financée par les employeurs et les salariés aux taux respectifs de 0,8 % et 1,6 % du salaire brut. La part salariale est supprimée pour les travailleurs ayant atteint l'âge légal de la retraite (65 ans minimum). Cette assurance chômage ne concerne pas les travailleurs indépendants.

Enfin, tous les travailleurs nés depuis 1983 ont l'obligation de s'affilier à un fonds de pension (système par capitalisation). Ils sont redevables d'une cotisation égale à 2 % du salaire brut (cotisation prélevée par l'employeur) ou du revenu imposable (travailleurs indépendants).

Il n'existe pas d'assurance spécifique accident du travail et maladie professionnelle ; ces risques sont couverts dans le cadre des assurances maladie (soins de santé et indemnités journalières en cas d'incapacité temporaire) et pensions (pensions en cas d'incapacité permanente).

Cotisations sociales en Estonie

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2019, valables également en 2020	Employeur	Salarié
Assurance maladie	33,0%	0,0%
Retraites		
Chômage	0,8%	1,6%
Accidents du travail, maladies professionnelles	0,0%	0,0%
Fonds de pension supplémentaire (pour ceux nés après 1983)	0,0%	2,0%
Total (hors fonds de pension supplémentaire)	33,8%	1,6%

Source: Office national des impôts et douanes

Impôt sur les revenus des personnes physiques

En 2020, les revenus des personnes physiques (salaire, primes, autres éléments de rémunération soumis à l'impôt, revenus de capital, revenus fonciers, pensions) sont imposés à hauteur de 20 % en Estonie. Depuis le 1^{er} janvier 2018, le taux fiscal unifié de non-imposition des revenus s'applique à tous les revenus qui ne dépassent pas 6 000 € par an ou 500 € par mois.

Le montant exact du revenu exonéré d'impôt dépend du niveau de revenu imposable de l'individu :

- Si la somme de tous les revenus (rémunérations, primes, revenus locatifs, dividendes, etc.) ne dépasse pas 1 200 € par mois, alors le revenu non imposable est de 500 €.
- Si le revenu dépasse 2 100 € par mois, aucune exonération ne peut être appliquée.
- Si le revenu se situe entre 1 201 € et 2 099 €, le revenu non-imposable déductible des impôts diminuera progressivement, pour passer de 500 € à 0 €

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

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2019, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM estonien à l'international. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers estoniens.

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 10 entreprises estoniennes de transport routier de marchandises sélectionnées par le CNR en raison de leur activité axée sur des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont permis de collecter avec satisfaction les informations recherchées. Ainsi, les 10 entreprises participant à cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	28	28	DE, Benelux, UK, CH	34	3 000 000 €
Entreprise 2	18	19	ES, Benelux, DE, FR, SP, CH, IT	22	1 500 000 €
Entreprise 3	43	43	EST, LT, FI	46	3 100 000 €
Entreprise 4	24	24	Scandinavie	32	4 000 000 €
Entreprise 5	22	29	Benelux, Russie, Scandinavie, Turquie	22	3 000 000 €
Entreprise 6	22	25	Benelux, Est, FI, DE	25	3 200 000 €
Entreprise 7	9	15	No, FI, LV, LT	11	920 000 €
Entreprise 8	85	90	Scandinavie, RU	92	10 000 000 €
Entreprise 9	13	13	DE, Benelux, FI, AT	12	1 700 000 €
Entreprise 10	30	29	DE, Benelux, FI, CH	30	3 140 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille petite à moyenne et de type d'organisation très diversifié. Elles sont spécialisées en TRM international bien que certaines gardent une activité nationale complémentaire non négligeable.

En ce qui concerne les clients scandinaves et finlandais, les estoniens cultivent une relation de bon voisinage, ce qui leur permet de ne pas avoir recours systématiquement à des grandes sociétés sous-traitantes. La situation est plutôt inversée pour ce qui est des marchés de l'Est où le recours à la sous-traitance est incontournable.

En Estonie, une très grande partie de l'activité est réalisée par les entreprises de petite et moyenne taille. Celles-ci investissent dans les moyens de communication automatisés en direct avec leurs clients. Ainsi, le marché semble moins sous pression de grandes entreprises de TRM. En effet, le pavillon estonien se positionne comme un trait d'union entre le marché finlandais et le reste de l'Union européenne grâce, notamment, à de nombreux ferries entre

Tallinn et Helsinki. Les entreprises de TRM estoniennes ont souvent des clients directs en Finlande ou elles sont sous-traitantes de grandes entreprises finlandaises. Ce constat est valable dans une moindre mesure pour le marché suédois.

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 dans les entreprises estoniennes semble moins intensive que pour la plupart des pavillons voisins. En effet, ceci est principalement dû au temps de trajet consacré aux passages en ferry qui viennent amputer le kilométrage des véhicules.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 100 000 km et 132 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retient, à dire d'expert, un kilométrage de 128 500 km par an et par véhicule.

La durée de conservation des véhicules varie beaucoup suivant la stratégie commerciale suivie. Au vu des entretiens réalisés sur place et des retours des experts, le CNR retient une durée de détention de 6 ans pour les tracteurs et de 10 ans pour les semi-remorques sachant que plus de la moitié des entreprises renouvellent leurs véhicules au terme des contrats de crédit-bail de 4 ou 5 ans. D'autres les achètent au terme du contrat et les gardent deux ans de plus tandis que certaines entreprises les autofinancent et les gardent sur 7 à 8 ans. Une petite partie des entreprises qui préfèrent garder leurs véhicules plus longtemps le font pour pouvoir les exploiter essentiellement sur des marchés russe et biélorusse.

En ce qui concerne les semi-remorques, les modèles bas de gamme ou de moyenne gamme sont préférés avec, parfois, un châssis renforcé. La durée de détention constatée pour les semi-remorques est de 10 ans, ce qui s'inscrit dans la moyenne régionale. Le mode d'acquisition des remorques le plus fréquent est le crédit-bail sur 5 ans.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est dans la moyenne régionale. Il se situe à 1,07, un chiffre sensiblement en dessous de ce qui est souvent constaté pour la plupart des pavillons de l'Europe centrale et occidentale. En effet, selon les professionnels, la régularité des clients, des marchandises et des trajets permettrait une exploitation efficiente de la flotte de semi-remorques.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs estoniens se situe dans le haut de la fourchette des prix du marché européen, avec une concentration entre 89 000 € et 90 000 €. Le prix retenu pour cette étude est de 89 650 € tandis que le prix une semi-remorque neuve est lui estimé à 25 300 €.

Le mode de financement retenu pour le profil type est le crédit-bail. La durée des contrats est de 5 ans pour une grande majorité des cas. Le taux d'intérêt des contrats de leasing (crédit-bail) est dans la moyenne des pavillons européens. L'adoption de la monnaie unique en 2011 aurait mis fin à des taux d'intérêt spéculatifs et permis aux transporteurs de profiter de taux entre 2 % et 2,5 % pour leurs contrats de crédit-bail de 5 ans. Dans les cas où les entreprises retournent leurs véhicules au bout de 5 ans de crédit-bail, l'opération permet de ne pas payer l'acompte de 15 % pour l'achat de nouveaux véhicules. Dans d'autres cas, 10 % d'acompte suffit pour démarrer le contrat mais les transporteurs peuvent exercer une option d'achat à un prix de 5 à 10 % du prix du neuf.

Certaines grandes entreprises rencontrées privilégient des contrats de crédit-bail avec de multiples services inclus, comme un contrat d'entretien ou de pneumatiques ce qui rend difficile la répartition du coût annoncé en plusieurs postes pour des raisons d'harmonisation des études du CNR. A l'aide des données retenues sur les taux d'intérêt, estimés à 2,5 %, et aux conditions de contrat de crédit-bail détaillées ci-dessus, nos rencontres permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes à dire d'expert. Il est de près de 15 727 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,07. Ce coût relativement élevé reflète la stratégie de renouvellement fréquent des flottes.

CARBURANT

Le prix unitaire moyen du gazole pour l'année 2019 est de 1,106 € par litre pour l'Estonie selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne au cours de l'année.

Néanmoins, ce prix du carburant en Estonie ne reflète pas le coût supporté par les entreprises estoniennes qui diversifient leur panier d'achat de carburant au maximum pour en minimiser le coût final. Seul 20 % du carburant consommé par les entreprises estoniennes est acheté en Estonie, très souvent en vrac avec une remise de 4 centimes d'euro en moyenne.

Pour le reste, la Russie est le pays d'approvisionnement principal malgré la qualité « médiocre » du carburant. Le prix d'achat moyen d'un litre de gazoil en 2019 en Russie est estimé à 0,6450 €. Le prix affiché est en TTC étant donné que la récupération des taxes russes est impossible. Les autres pays d'approvisionnement, leur poids dans le panier estonien et le prix moyen en 2019 sont affichés dans le tableau suivant.

Panier carburant - Estonie - Estimation 2019		
Pays d'approvisionnement	%	Prix
Estonie (cuve)	20%	1,0660 €
Russie (TTC)	35%	0,6450 €
Lituanie	15%	0,9430 €
Lettonie	10%	0,9900 €
Allemagne	15%	1,0540 €
Finlande	5%	1,1350 €
Moyenne pondérée	100%	0,8943 €

Source : études CNR Europe

Le prix unitaire moyen du panier d'achat de carburant d'un transporteur estonien en 2019 est donc estimé à 0,8943 €, soit entre 5 et 18 centimes en dessous des prix supportés par d'autres transporteurs européens ne se situant pas à proximité du marché russe.

La consommation moyenne de carburant est estimée à 31,4 litres aux 100 km, soit légèrement au-dessus des valeurs rencontrées ailleurs en Europe. Selon les professionnels, ceci pourrait être dû à la moindre qualité du gazole russe et aux conditions climatiques de la région.

Note : dans le contexte économique issu de la crise sanitaire de la covid, le gouvernement estonien a décidé de baisser le montant des droits d'accises pour une durée limitée, voir page 18. Le calcul de coût du carburant pour le pavillon estonien en 2019 représente donc la situation avant la crise sanitaire.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le recours aux contrats de crédit-bail (leasing) avec un contrat d'entretien inclus progresse en Estonie et devient à la portée d'un grand nombre d'entreprises ayant une flotte d'au moins 20 véhicules. D'après les responsables rencontrés, un contrat d'entretien pour un véhicule neuf financé avec un crédit-bail de 5 ans sans option d'achat représenterait un coût entre 600 € et 700 € par mois et par tracteur pendant la durée du leasing, soit entre 7 200 € et 8 400 € par an. L'échange avec les responsables nous permet de déduire que ceci comprend en général le coût d'entretien des pneumatiques. Un contrat d'entretien hors pneumatiques coûterait près de 450 € par mois, soit 5 400 € par an.

Pour près de 30 % des entreprises interrogées, ce poste de coût serait de près de 2 000 € pour les deux premières années suivant l'achat de véhicules et augmenterait jusqu'à 7 500 € pour la 6^{ème} année de détention du véhicule. Dans d'autres cas où le transporteur possède son atelier intégré, le coût global qui comprend l'entretien, les réparations et les pneumatiques se situerait aux alentours de 8 000 €, dont près de 2 000 € pour l'achat de pneumatiques.

Malgré la diversité des témoignages, une valeur a pu être retenue pour cette étude 2019. Elle est de 5 700 € par an et par véhicule.

PNEUMATIQUES

L'existence de contrats d'entretien incluant les pneumatiques, les fréquents renouvellements de véhicules arrivant au terme des contrats de crédit-bail ou encore la multiplication de contrats de pneumatiques avec un coût fixe au kilomètre rendent de plus en plus difficile l'estimation de ce poste de coût.

D'après les déclarations des transporteurs estoniens et certains détails de contrat qui ont pu être analysés, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes varie entre 1 800 € et 4 750 €. Pour cette étude 2019 et à dire d'expert, le CNR s'appuiera sur les données obtenues auprès des entreprises réalisant une comptabilité analytique et qui estiment un coût de pneumatiques au kilomètre de 3 centimes d'euro. Ainsi, la valeur retenue sera de 3 750 € pour un ensemble articulé 40 tonnes estonien.

PEAGES, VIGNETTES ET FERRIES

En ce qui concerne les péages, le cas du pavillon estonien est une exception. En effet, la vignette estonienne coûte 1 000 € par an et par véhicule. En Finlande, principal marché des transporteurs estoniens, il n'y a pas de route payante. Ainsi, le coût de l'accès au marché finlandais se résume au coût du ferry qui peut monter jusqu'à plus de 20 000 € par an et par véhicule pour les entreprises de TRM spécialisées sur ce marché.

Pour rappel, le coût de l'Eurovignette pour la Suède, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas est de 1 250 € par an. La vignette lettone coûte 713 € par an et la lituanienne 753 €.

Selon les témoignages des entreprises estoniennes, le CNR remarque deux groupes d'entreprises de taille comparable. Un premier, dont les marchés principaux sont la Finlande et la Scandinavie, affiche un coût de péages et vignettes de près de 4 000 € par an et par véhicule, auquel il faut ajouter le coût des ferries de près de 15 000 €, pour un total de 19 000 €. Le second groupe dont les marchés principaux sont les pays baltes, la Russie, la Pologne et l'Allemagne affiche un coût annuel de péages de près de 8 000 €.

Les entreprises effectuant principalement des passages en ferries, le coût des ferries est souvent inclus dans le prix de la prestation prévu sur les contrats de long terme ou pour les cas de groupage. En revanche, les ferries sont souvent facturés à part pour les clients occasionnels.

Pour le profil type qui représente l'ensemble du pavillon, le coût moyen des péages, hors ferries, est estimé à près de 5 500 €. Ce poste de coût augmente à 13 500 € lorsqu'on y intègre le coût des ferries.

ASSURANCES

Comme partout en Europe, l'assurance véhicule se compose de volets pouvant être contractés séparément, soit une assurance tiers payant obligatoire et un autre tous risques, ou « Casco », qui s'ajoute à la première. Les montants relevés auprès des transporteurs estoniens rencontrés sont plutôt homogènes, se situant dans une fourchette allant de 2 850 € par an et par ensemble à 4 500 € par an et par ensemble.

Suivant la zone de concentration des réponses à nos enquêtes, le montant retenu par le CNR est de 3 550 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques.

TAXE A L'ESSIEU

La taxe à l'essieu annuelle pour un ensemble 40 tonnes estonien est de 515,20 €.

COÛTS DE STRUCTURE

Le coût de structure est calculé par la plupart des entreprises estoniennes rencontrées. Sans pouvoir vérifier les détails des calculs présentés, les données obtenues auprès de 8 entreprises visitées nous permettent d'afficher un résultat de près de 0,067 € au kilomètre, soit 8 375 € de coût de structure par an et par véhicule, ce qui équivaut à 7,2 % du coût total.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Estonie ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos en Pologne dans la région de Varsovie ainsi qu'à la frontière lituanienne. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat estonien, 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 estonien affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le contrat de travail sans indication de durée, soit l'équivalent du CDI, est la règle générale dans le secteur. Les jeunes conducteurs sont souvent embauchés avec une période d'essai de 4 mois. Certaines entreprises rencontrées embauchent des conducteurs à mi-temps ou de façon saisonnière pour faire face à une éventuelle augmentation de l'activité.

Le nombre d'heures de travail par mois des conducteurs estoniens se situe dans une fourchette entre 210 heures et 232 heures, selon les déclarations des conducteurs. La durée de travail retenue par le CNR sera de 220 heures par mois, dont 174 heures de conduite. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 239 jours, suivant une fourchette observée entre 222 jours et 242 jours. Le nombre de semaine de travail est estimé à 45 semaines.

Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 20 jours par an pour une moyenne d'âge de 26,5 ans et une ancienneté entre 5 et 6 ans. Pour rappel, les salariés estoniens ont droit à un minimum de 20 jours ouvrés de congés payés par an. Pour les conducteurs, il est plutôt rare d'en obtenir plus. Sur 20 conducteurs interrogés, seuls 2 ont déclaré bénéficier de congés payés supplémentaires en récompense de leur ancienneté dans l'entreprise.

En ce qui concerne l'organisation du travail, plusieurs cas de figure ont été rencontrés. En effet, le marché principal de l'entreprise de transport affecte directement la durée des tournées des conducteurs. Pour une majorité des conducteurs estoniens rencontrés, les tournées durent entre 10 et 14 jours, leur permettant de rentrer chez eux un weekend sur deux en moyenne, pour 3 jours de repos.

Un second profil, qui représente un quart des cas, réalise des aller-retours dans les pays voisins. Cette organisation leur permet de rentrer chez eux tous les weekends.

Pour d'autres conducteurs sous contrat estonien mais souvent d'origine russe, les tournées vers les pays à l'est de l'UE (notamment Russie, Biélorussie et Ukraine) peuvent se prolonger jusqu'à 2 mois. Il deviendrait pourtant rare de rencontrer ce type de conducteurs en Estonie en raison des salaires croissants et des conditions sociales de plus en plus exigeantes.

Enfin, le kilométrage moyen d'un conducteur qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 108 000 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen bien supérieur, de près de 124 000 km. La valeur retenue pour cette mise à jour est de 116 000 km par an, prenant en compte le faible kilométrage des conducteurs traversant la Mer baltique en ferry. Dans ces conditions, plus de la moitié des conducteurs n'atteignent pas la durée maximale de conduite de 90 heures sur deux semaines prévue dans la réglementation européenne.

En ce qui concerne le marché du travail des conducteurs en 2019, les entreprises estoniennes indiquent avoir des difficultés à embaucher malgré l'augmentation des salaires. En effet, les salaires des conducteurs estoniens auraient déjà atteint près de 1 000 € avant la signature de la convention collective sur fond de tensions sur le marché du travail. L'embauche des conducteurs non européens étant assez difficile, les entrepreneurs jugent que la pénurie de conducteurs subsistera encore longtemps.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,11.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sous contrat estoniens reçoivent un salaire fixe mensuel en peu en dessous de 1 000 € brut, ce qui est très proche du minimum conventionnel de 950 € brut par mois pour 2019. Étant donné le niveau élevé des salaires, les entreprises n'accordent pas de bonus. Les seules exceptions sont les conducteurs qui acceptent de travailler un jour férié ou de reporter leurs vacances sur une période de faible activité.

En plus de son salaire mensuel, le conducteur estonien reçoit des indemnités de déplacement international. Ces indemnités sont souvent maximisées, soit 15 jours d'indemnités de déplacement à 50 € (limite légale), accompagnées de 2 jours supplémentaires à 32 €. Les 5 derniers jours de conduite en Estonie, et jusqu'à 50 km de la frontière, sont indemnisés au taux minimal de 22,37 € par jour. Ce qui fait un total de 925 euros pour un mois de pleine activité. En respectant ces plafonds, les entreprises évitent de déboursier des cotisations sociales sur les indemnités de déplacement.

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


Profil type conducteur international - Estonie - 2019					
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 70 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de moyenne et longue distance (pays scandinaves, pays baltes, Russie, Allemagne, Pays-Bas) - Retour à la base un week-end sur deux, des déplacements principalement vers la Finlande, la Suède, la Norvège et l'Allemagne. - Congés payés pris systématiquement deux semaines en été et une dizaine de jours en fin d'année et quelques jours pendant les périodes de faible activité. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe élevé mais proche du minimum conventionnel, complété par des indemnités de déplacement dont le montant s'approche du salaire de base. - Indemnités de déplacement souvent représentatives de la réalité. - Temps de travail proche de 220 heures par mois. - Kilométrage peu élevé en raison du temps passé sur le ferry. 				
Kilométrage annuel réalisé	116 000 km				
Nombre de jours de travail par an	239				
Nombre de semaines d'activité par an	45				
Nombre d'heures de conduite par an	1 920				
Recomposition du coût d'un conducteur type estonien en 2019					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	978,33 €	Salaire Brut	€/mois	978,33 €
Salaire brut fixe	€/mois	970,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	970,00 €
Autres primes (mensualisées)	€/mois	8,33 €	Autres primes (mensualisées)	€/mois	8,33 €
Cotisations sociales	33,80%	330,68 €	Cotisations sociales	1,60%	15,65 €
Taxe sociale globale	33,00%	322,85 €	Inclus dans la taxe sociale globale de l'employeur		-
Chômage	0,80%	7,83 €	Chômage	1,60%	15,65 €
			Impôt sur le revenu	20,00%	95,67 €
Salaire brut chargé		1 309,01 €	Salaire net après cotisations et impôt		867,01 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		925,85 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		925,85 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		2 234,86 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 792,86 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur estonien en 2019					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		11 740,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		11 740,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		3 968,12 €	Cotisations sociales et impôt sur le revenu* 12 mois		1 335,84 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		15 708,12 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		10 404,16 €
Indemnités * 11 mois		10 184,35 €	Indemnités * 11 mois		10 184,35 €
Coût total annuel		25 892,47 €	Revenu net annuel		20 588,51 €
Coût horaire de conduite en €		13,49 €	Revenu net moyen mensuel		1 715,71 €
Coût kilométrique en €		0,22 €			

Source : études CNR Europe

Le coût du conducteur calculé par le CNR s'élève à près de 26 000 € par an. Fait exceptionnel dans un pays à l'Est de l'UE, plus de la moitié de la rémunération est soumise à des cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu.

Au bilan, le coût de l'heure de conduite ressort à 13,49 € tandis que le coût kilométrique est évalué à 0,22 €/km.

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 2019 		
	unité	Estonie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	128 500
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,07
Coût d'un conducteur	€/an	25 892
Ratio conducteur/tracteur		1,11
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 727
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,4
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	0,8943
Coût annuel du carburant	€/an	36 048
Entretien-réparations	€/an	5 700
Pneumatiques	€/an	3 750
Péages, vignettes et ferries	€/an	13 500
Assurance (véhicule)	€/an	3 550
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	515
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		107 500
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,84
Coûts de structure	€/an	8 341
Synthèse - coût de revient complet		115 841
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,90

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique moyen d'un poids lourd 40 tonnes estonien affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,84 €. En ajoutant les coûts de structure, déclarés autour de 7,2 % du coût total, le prix de revient serait de 0,90 € au kilomètre en 2019. Ce montant se trouve légèrement en-deçà des estimations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient autour de 0,92 €/km.

Dans le détail, certains postes de coût divergent des standards observés dans la région, notamment en Lituanie et en Lettonie. En effet, la spécialisation de certaines entreprises estoniennes sur le marché finlandais dont l'accès est conditionné aux passages en ferries fréquents semble avoir des conséquences importantes pour le pavillon : un faible kilométrage annuel tirant le poste carburant vers le bas ainsi qu'une importante disparité en ce qui concerne le coût des infrastructures (péages autoroutiers, vignette, ferries). Ce poste de coût affiché dans le tableau ci-dessus représente donc une moyenne pour l'ensemble du pavillon estonien, sans distinction entre les principaux marchés des entreprises interrogées.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat,

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

Cleiss,

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

Office national des impôts et douanes,

<https://www.emta.ee/et/ariklient/aktsiisid-vara-hasartmang/uldist/aktsiisimaarad>

<https://www.emta.ee/et/eraklient/maa-soiduk-mets-hasartmang/raskeveokimaksust>

<https://www.emta.ee/eng/business-client/excise-duties-assets-gambling/road-toll>

<https://www.emta.ee/et/tulu-kulu-kaive-kasum/kinnipeetud-tulumaks/lahetused/toolahetuskulude-huvitamine-ja-valislahetuse#paevaraha>

<https://www.emta.ee/eng/business-client/income-expenses-supply-profit/social-tax>

<https://www.emta.ee/et/ariklient/tulu-kulu-kaive-kasum/kaibemaksuseaduse-selgitused/teenuste-maksustamine#5.9.3>

Statistics Estonia,

<https://www.stat.ee/stat-keskmine-brutokuupalk>

Site internet du journal EER,

<https://www.err.ee/825581/sester-kutuseaktsiisi-soodustust-logistikasektorile-tasuks-kaaluda>

Journal officiel de la République d’Estonie,

<https://www.riigiteataja.ee/akt/1011041>

<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/531102013006/consolide>

<https://www.riigiteataja.ee/akt/102122010011>

<https://www.riigiteataja.ee/akt/689625>

Administration routière,

<https://www.teetasu.ee>

Inspection du travail,

<http://www.tooelu.ee/et/tootajale/Toosuhted/too--ja-puhkeag/yletunnitoo>

<http://www.tooelu.ee/et/tootajale/Toosuhted/tootasu/tootasu-maksmine/tootasu-maksmise-erijuhud>

Syndicat de travailleurs du secteur des transports

http://www.etta.ee/toandjale_autoala_ytk

Association des transporteurs estoniens

<https://autoettevoteliit.ee/wp-content/uploads/2019/01/VEOSEVEO-YTK.pdf>

Registre du commerce,

https://www2.rik.ee/rikstatfailid/failid/tabel.php?url=19_03tg.html

Portal d'information d'Estonie, Guide pour les professionnels,

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/overview-of-the-estonian-taxation-system/>

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/local-taxes/>

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/valueadded-tax/>

<https://www.eesti.ee/en/doing-business/taxes/excise-duties/>

<https://www.eesti.ee/et/erinouetega-tegevusalad/transport/uehenduse-tegevuslubaveoseveoks/>

<https://www.eesti.ee/et/ettevotja/maksud-ja-toll/sotsiaalmaks/>