

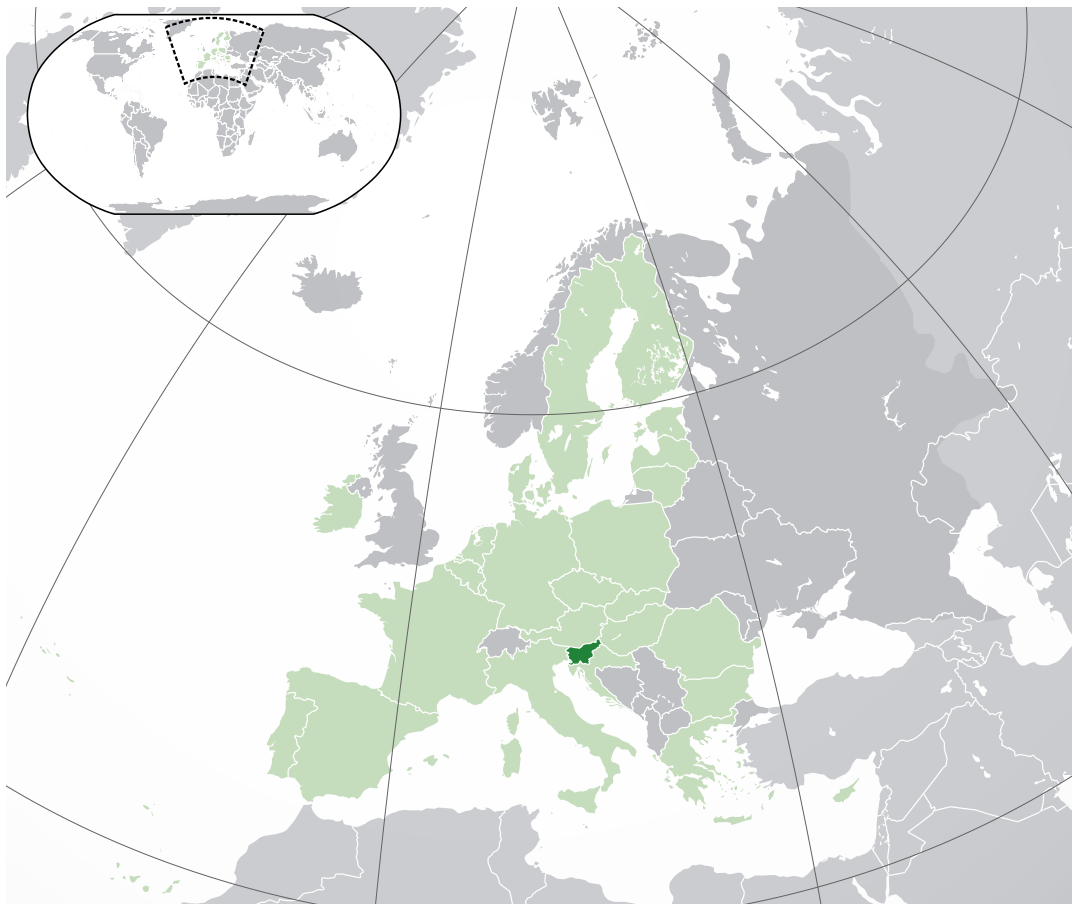


Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises slovène en 2020



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet

Visemont

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises slovène

Étude 2020

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

AVERTISSEMENT

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM slovène réalisée en 2017, publiée en avril 2018, 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 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2021. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2020.

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

RESUME

Petit territoire alpin coincé d'un côté entre les pays développés de l'Ouest européen, l'Italie et l'Autriche, et de l'autre, la Hongrie et la Croatie à l'Est, la Slovénie bénéficie d'une position stratégique de transit entre ces deux mondes économiques différents. Elle est aussi le premier pays issu de l'ex-Yougoslavie à intégrer l'Union européenne en 2004, événement suivi par l'adoption de la monnaie unique dès 2007.

Sur le plan économique, la Slovénie est souvent désignée comme un modèle à suivre pour les autres économies de l'Est. Son PIB et son salaire sont désormais proches du niveau espagnol, dépassant ceux de la Grèce et du Portugal.

Quant à son secteur du transport routier de marchandises (TRM), le pavillon slovène est encore sous influence étrangère, la plupart des entreprises étant des sous-traitants de leurs confrères italiens ou autrichiens. L'activité est entièrement tournée vers l'international, faisant du pavillon slovène le dixième pavillon le plus actif dans cette catégorie. En ce qui concerne l'activité internationale entre pays tiers, le pays dépasse désormais le niveau de certains pavillons de l'Est comme la Hongrie ou la Tchéquie, et de grands pavillons historiques de l'Ouest comme l'Espagne, le Portugal, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Cette mise à jour de l'étude sur le TRM slovène rend compte notamment des effets de la pénurie de main d'œuvre dans le secteur du TRM. De plus, la productivité des conducteurs slovènes semble décroître en raison des retours à la base fréquents et d'autres revendications sociales. Le kilométrage annuel d'un conducteur, 116 000 km en 2020, est en baisse de 5 % tandis que son coût annuel augmente de 7,4 %, ce qui implique une envolée du coût de l'heure de conduite, + 12 %. En plus du conducteur, la plupart des autres postes de coût flambent, + 15 % pour les péages, + 15 % pour l'assurance, + 10 % pour les pneumatiques et l'entretien.

Avec + 5% depuis la dernière étude sur le TRM en Slovénie de 2018, la hausse du coût kilométrique semble pourtant contenue, notamment en raison du prix du carburant exceptionnellement bas pendant la crise sanitaire de 2020. Au bilan, le coût kilométrique moyen d'un poids lourd 40 tonnes slovène affecté à l'international s'élève à 0,94 €/km.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	5
RESUME	7
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON SLOVÈNE	11
1.1. LA SLOVÉNIE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SLOVENE	12
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	12
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	15
1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SLOVENIE	21
FORMES D'ENTREPRISES	21
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	21
REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	26
2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL SLOVENE 40T A L'INTERNATIONAL	31
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	31
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	32
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	32
CARBURANT	33
ENTRETIEN & REPARATIONS	33
PNEUMATIQUES	34
PEAGES	34
ASSURANCES	34
TAXE A L'ESSIEU	35
COUTS DE STRUCTURE	35
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	35
CONDITIONS D'EMPLOI	35
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	36
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT LETTON AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	Erreur ! Signet non défini.
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	38
3. BIBLIOGRAPHIE	39

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON SLOVÈNE

1.1. LA SLOVÉNIE EN BREF

Capitale	Ljubljana
Superficie	20 273 km ²
Population	2 108 977 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Slovène
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Borut Pahor
Premier ministre	Janez Jansa
Ministre chargé des transports	Jernej Vrtovec, depuis le 13 mars 2020
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} mai 2004
Date d'adhésion à l'euro	1 ^{er} janvier 2007
Sièges au Parlement européen	8 sièges
Commissaire européen	Janez Lenarcic, Commissaire à la gestion des crises
Croissance PIB (%)	+ 3,2 % en 2019, -5,5 % en 2020 (Eurostat)
Inflation (%)	- 0,3 % (Eurostat, 2020)
Taux de chômage (% de la population active)	5,0 % (Eurostat, fin 2020)
Balance commerciale	-2,391 milliards d'euro (2020)
Salaire minimum mensuel brut	1 024,20 € par mois (à compter du 1 ^{er} janvier 2021)
Émissions de gaz à effet de serre	8,2 tonnes/habitant (Eurostat, 2019)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SLOVENE

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports

La politique des transports de la République de Slovénie est décrite en détail dans la dernière version de la « Stratégie de développement des transports en Slovénie jusqu'en 2030 », publiée par le ministère des Infrastructures. Les objectifs principaux cités dans le document sont :

- Améliorer la mobilité et l'accessibilité des transports
- Améliorer le soutien des transports à l'économie nationale
- Améliorer la sécurité et la protection de la population
- Réduire le besoin en énergie
- Réduire le coût subi par les utilisateurs et les coûts des opérateurs
- Réduire l'empreinte environnementale

La stratégie évoque la mise en place d'un modèle de transport national développé en interne et externe (au sein de l'UE et en dehors de celle-ci) et étudie les modélisations d'impacts environnementaux et de sécurité routière. Le ministère suggère que plusieurs problèmes fondamentaux vont apparaître prochainement si rien n'est fait pour améliorer la vision globale des transports. En voici quelques-uns :

- La disparition de l'offre publique de transport au profit des modes individuels
- Le remplacement du rail par la route provoquant de plus en plus de congestion
- La déconnexion des provinces du réseau principal, la concentration autour des grandes villes
- L'arrêt du développement du port de Koper en raison du manque d'offre de transport ferroviaire
- L'impossibilité d'atteindre les objectifs et les limites adoptés par l'UE en matière d'environnement

Pour éviter les problèmes éventuels, le ministère des Infrastructures suggère en premier lieu l'optimisation de l'utilisation des capacités existantes des infrastructures de transport grâce à l'introduction des systèmes intelligents de gestion. En deuxième lieu, un certain nombre d'investissement dans les modes de transport les plus écologiques est jugé nécessaire. Le document complet explique en détail une série de 108 mesures à adopter (dont 29 pour le rail et 37 pour la route) pour transformer la place des transports et la répartition des modes en Slovénie.

Le programme présenté devrait avoir un impact important sur la protection de l'environnement et il est jugé suffisant pour respecter la réglementation et les objectifs européens actuellement disponibles. Les projets concrets d'investissement et leur impact sur les transports et l'environnement sont tous détaillés dans le document suivant de 265 pages : <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Transport-Development-Strategy-of-the-Republic-of-Slovenia-Until-2030.pdf>

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

2019	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,4%	22,6%	5,6%
Slovénie	35,5%	64,5%	0,0%

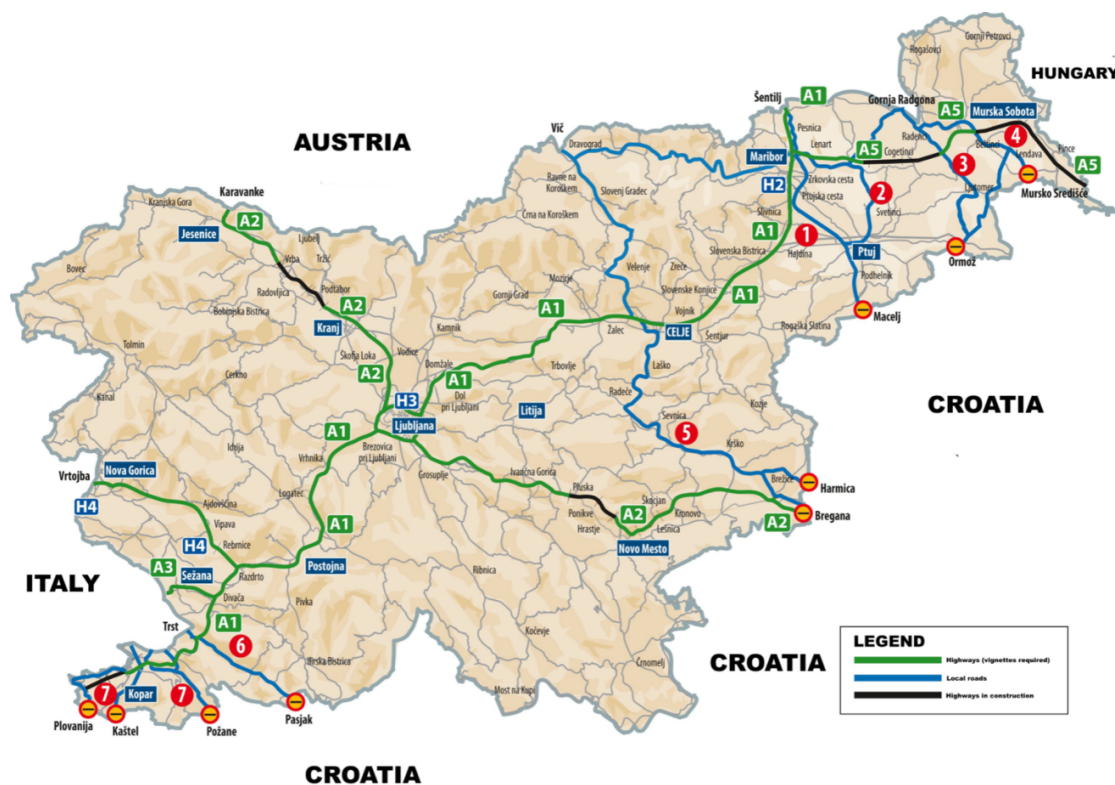
Source : Eurostat

L'infrastructure routière slovène est bien développée et participe au fonctionnement d'un réseau routier fluide dans le Sud de l'Europe, notamment dans l'axe est-ouest entre l'Italie et les Balkans et nord-sud entre le nord de l'Italie et les pays de l'Europe centrale, principalement l'Autriche et la Hongrie.

Les autoroutes et les routes nationales 2x2 voies, payantes, sont gérées par la Société d'autoroutes de la République de Slovénie et sont bien entretenues et conformes aux standards européens. Si les véhicules de 3,5 tonnes et moins sont assujettis à une vignette, les véhicules de plus de 3,5 tonnes doivent payer une taxe kilométrique via le système DarsGo. Le passage par le tunnel de Karawanken est soumis à une tarification spéciale.

Autoroutes de Slovénie

(Vert : autoroutes, Bleu : routes nationales soumises au péage kilométrique, Noir : autoroutes en construction)



En ce qui concerne le réseau ferroviaire, la Slovénie déplore avoir longtemps négligé ce dernier au profit du réseau routier pour des raisons principalement financières. Les lignes principales relient le port de Koper à Ljubljana et à Maribor avant de continuer vers l'Est pour rejoindre le réseau hongrois. De grands projets de développement régional ont été lancés afin d'intégrer les réseaux slovène, croate et serbe via une société multinationale de gestion des infrastructures. Ce projet, soutenu par l'UE, n'a pas encore vu le jour mais pourrait inclure, dans le futur, d'autres réseaux nationaux comme celui de la Bosnie et de la Macédoine du Nord.

Réseau ferroviaire slovène

(Rouge, lignes électrifiées, Rose : lignes non-électrifiées, Lignes épaisses : réseau principal, Lignes étroites : réseau secondaire, Double lignes : réseau fret uniquement)



Le principal aéroport de Slovénie est celui de Ljubljana (centre). Deux autres aéroports, celui de Maribor (Est) et de Portoroz (Ouest, près de Koper) servent d'aéroports d'appoint pendant la période estivale.

Infrastructures de transport en Slovénie

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Longueur des routes nationales	5 769 km	5 764 km	5 775 km	5 938 km	5 938 km	5 926 km	5 920 km	5 917 km	5 917 km	5 917 km
dont autoroutes	332 km	350 km	550 km	644 km	683 km	747 km	747 km	763 km	823 km	866 km
Autres routes communales	82 054 km	83 388 km	83 635 km	84 065 km	84 501 km	85 173 km	85 333 km	85 336 km	85 411 km	85 525 km
Longueur du réseau ferroviaire	10 785 km	10 777 km	10 777 km	10 768 km	10 777 km	10 770 km	10 774 km	10 774 km	10 765 km	10 759 km
dont réseau électrifié	4 020 km	4 020 km	4 020 km	4 029 km	4 029 km	4 030 km	4 030 km	4 030 km	4 029 km	4 029 km
Rivières navigables	1 647 km	1 647 km	1 647 km	1 647 km	1 647 km	1 647 km	1 647 km	1 647 km	1 647 km	2 453 km
Canaux navigables	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	132 km	182 km

Source : Eurostat

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Acteurs institutionnels

Direction des infrastructures de Slovénie (DRSC)

La Direction des Infrastructures a pour mission le bon déroulement de la construction, de l'entretien et de la protection des routes principales et régionales et l'entretien du réseau cyclable national. C'est l'organe chargé de construire, rénover et moderniser également les infrastructures ferroviaires publiques.

Par ses activités, ils projettent d'améliorer la transportabilité, assurant la sécurité routière, l'accessibilité et la convivialité des infrastructures de transport public, contribuant ainsi au développement économique et spatial des municipalités et de l'État, et en même temps réduisant la charge sur le climat et l'environnement.

Agence slovène de sécurité routière

Elle est présente dans la formation des conducteurs (écoles de conduite, programmes de réhabilitation) ainsi que dans les domaines techniques de l'automobile (homologation, contrôles techniques annuels, ...). Elle organise des formations préventives dans son centre de formation et réalise des campagnes publicitaires pour la sécurité routière.

Organisations professionnelles de TRM

GIZ – Groupement Intertransport

Il s'agit de la principale association de transporteurs slovènes opérant à l'international, notamment dans les pays de l'Est européen et hors UE. GIZ est le seul membre slovène à l'IRU et représente donc le secteur à l'international. L'association compte près de 1 000 membres en 2019.

L'association est malgré tout de taille réduite puisqu'elle s'est focalisée sur les transporteurs internationaux dont la plupart n'ont pas renouvelé leur inscription en raison de l'ouverture du pays au marché européen, ne nécessitant que peu d'aide associative.

Le but principal de GIZ est l'assistance aux transporteurs pour les formulaires ATP, CMR ou les carnets TIR. En plus de cela, le GIZ organise des conférences et des congrès. Depuis peu, l'association a commencé à organiser des formations de conducteurs dans le cadre d'un projet national visant à former des conducteurs mieux adaptés aux réalités du marché actuel.

Chambre de commerce et d'industrie de Slovénie (Gospodarska zbornica Slovenije - GZS)

La Chambre possède un département qui s'occupe essentiellement du secteur des transports et qui s'appelle « Association de transports (*Združenje za promet*) ».

C'est l'organisme qui s'occupe de l'immatriculation des véhicules à moteur et de remorques (*Sekcija strokovnih in registracijskih organizacij motornih in priklopnih vozil*).

L'Association des transports est une organisation publique sans activité commerciale, l'affiliation n'est pas obligatoire mais ses membres ont des avantages considérables :

- Accès à l'information et aide aux entreprises.
- Participation active à la promotion de l'activité et au développement du secteur du TRM grâce à de nombreux projets.
- Élaboration de notes de synthèse et de recommandations sur le sujet de la réglementation en matière de transports en Slovénie et au niveau de l'Union européenne.
- Participation aux réunions entre le ministère et l'Association pour la rédaction des projets de loi.
- Adhésion à diverses associations internationales afin d'accéder à de plus grands marchés et à plus d'information.
- Représentation des membres dans des instances internationales.
- Participation aux projets publics de financement pour le développement du secteur de transports.
- Participation aux négociations sociales dans le secteur des transports.
- Possibilité de bénéficier des cours, des stages, des séminaires et des conférences organisés par l'Association.
- Possibilité de faire partie des visites d'État en accompagnant les élus lors de leurs visites à l'étranger.
- Participation à l'élaboration des cours professionnels.
- Assistance à la préparation des réponses aux appels d'offre sur les marchés domestique et international.

L'objectif principal de l'Association est de fournir de l'information (conseil pour les membres actuels et futurs), de la formation professionnelle et de représenter les intérêts du métier auprès d'autres organismes. Le ministère des Infrastructures prépare généralement la nouvelle réglementation et propose des projets de loi en coopération avec l'Association des transports.

L'Association représente aujourd'hui plus de 5 000 transporteurs, soit plus de 90 % du secteur. Il y a très peu d'entreprises individuelles parmi les membres. Ces dernières sont représentées par la Chambre des métiers (OZS).

Au niveau international, l'Association des transports coopère avec d'autres associations, dans le cadre de ses relations internationales auprès de l'IRU, de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et du Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT).

Section des Transports de la Chambre des métiers et des petites entreprises de Slovénie (Obrtna Zbornica Slovenije - OZS)

Elle regroupe les entreprises de petite et moyenne taille et compte aujourd'hui plus de 4 000 membres, dont 75 % de transporteurs routiers individuels.

À la suite d'accords avec les autorités publiques, l'OZS a compétence dans les domaines suivants :

- Émission et retrait des licences communautaires pour l'exercice de transport routier en Europe.
- Délivrance de certificats de conducteur aux conducteurs extra-communautaires.
- Émission des autorisations de transport international aux transporteurs domestiques, y compris les permis CEMT.
- Préparations de documents justificatifs pour les demandes de visa russe et pour les autorités turques.
- Vérifications et certifications des qualifications professionnelles afin d'obtenir le certificat NVQ (National Vocational Qualification).

L'OZS est aussi active au niveau international grâce à ses partenariats en Allemagne, Autriche, Italie et Croatie. Comme l'Association des transports, OZS est aussi invitée par le ministère au processus d'élaboration de nouvelles réglementations en matière de transport.

Représentations syndicales

Fédération des associations de conducteurs et de mécaniciens en Slovénie (ZŠAM)

Elle est membre d'UICR. La fédération a pour mission de représenter les conducteurs et les mécaniciens dans tous les domaines du TRM. Elle assure le lien entre les conducteurs et les employeurs. Elle organise également des formations de sécurité routière pour ses 7 800 membres.

LE TRM SLOVENE EN 2019 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon slovène en 2019

Structure du TRM sous pavillon slovène 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	91 775	24 011	100,0%	262	1 509
Transport national	54 439	2 303	9,6%	42	208
Transport international	37 336	21 706	90,4%	581	1 301
<i>dont transport international marchandises chargées en Slovénie</i>	11 199	5 618	23,4%	502	356
<i>dont transport international marchandises déchargées en Slovénie</i>	8 237	4 261	17,7%	517	263
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	13 305	10 563	44,0%	794	606
<i>dont cabotage</i>	4 595	1 263	5,3%	275	76

Source : Eurostat

Avec plus de 90 % de l'activité totale, le taux d'activité internationale du pavillon slovène est un des plus hauts en Europe. Le national, pourtant très important pour le secteur, ne pèse pas beaucoup en termes de t.km en raison des relations très courtes en accord avec la taille du pays. La distance moyenne du transport international de l'ordre de 500 km en bilatéral représente bien l'activité entre la Slovénie et ses voisins italien et autrichien. Le transport international entre pays tiers qui occupe près de 44 % du total a une portée plus large et couvre la plupart des pays de l'Europe centrale. Le cabotage du pavillon slovène, 5,3 % de l'activité totale, se développe.

Evolution du TRM sous pavillon slovène

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

En millions de t-km	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
TOTAL	14 762	15 931	16 439	15 888	15 905	16 273	17 909	18 707	20 814	22 225	24 011	4,98%
Transport national	2 276	2 288	2 177	1 849	1 889	2 062	2 069	2 134	2 310	2 256	2 303	0,12%
Transport international	12 486	13 643	14 262	14 039	14 016	14 211	15 840	16 573	18 504	19 969	21 706	5,69%

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

L'activité nationale du pavillon slovène est stable depuis au moins 10 ans tandis que l'activité internationale connaît un développement important depuis l'entrée du pays dans l'UE en 2004. Une baisse importante de cette activité a tout de même été enregistrée en 2020 en raison de la crise sanitaire mais les transporteurs slovènes voient l'activité repartir de façon encore plus soutenue dès l'automne 2020.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon slovène total et 3 principaux pays

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM*
Cabotage sous pavillon slovène	360	407	503	475	551	653	765	936	1 059	991	1 263	13,37%
<i>en Allemagne</i>	158	179	194	229	203	258	375	435	468	418	473	11,59%
<i>en Italie</i>	106	128	157	106	173	172	142	248	272	214	291	10,63%
<i>en Autriche</i>	35	58	94	93	132	121	154	155	192	222	277	22,98%
Part du cabotage dans le transport du pavillon slovène (%)	2,4	2,6	3,1	3,0	3,6	4,0	4,3	5,0	5,1	4,5	5,3	-

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

Le cabotage sous pavillon slovène a quadruplé de volume les dix dernières années avec un taux de croissance annuel moyen de 13 % sur 10 ans. Ses principaux marchés, l'Allemagne (la Bavière), l'Italie (Nord) et l'Autriche sont aussi les principaux marchés de l'activité entre pays tiers.

Le cabotage en Slovénie

En millions de tonnes-kilomètres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TCAM
Cabotage en Slovénie	4	2	12	9	8	11	10	10	43	33	30	22,32%
Taux de pénétration du cabotage*	0,18%	0,09%	0,55%	0,48%	0,42%	0,53%	0,48%	0,47%	1,83%	1,44%	1,29%	-
Part de marché du cabotage**	0,27%	0,14%	0,83%	0,72%	0,60%	0,76%	0,69%	0,65%	2,62%	2,03%	1,81%	-

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 Slovénie est 40 fois moindre que le cabotage du pavillon slovène. Il concerne quelques activités très locales entre la capitale Ljubljana et le port de Koper.

Entreprises de TRM

Il y aurait près de 5 500 entreprises de transport en Slovénie, un nombre en stagnation depuis plusieurs années.

Parmi ces entreprises, deux tiers seraient de très petite taille, possédant entre 1 et 5 véhicules. Près de trois quarts des entreprises slovènes seraient spécialisées en transport international dont une grande majorité ayant pour destination principale l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche. Le port de Koper ainsi que celui de Trieste en Italie étant une porte d'entrée importante en Europe pour le pavillon turc par le biais de transport en RO-RO des camions et remorques, un tiers des entreprises slovènes opérant dans le Sud du pays serait sous-traitant d'entreprises turques.

Les dernières statistiques structurelles des entreprises de TRM en Slovénie disponibles pour l'année 2019 affichent les résultats suivants :

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Slovénie

	2019
Nombre d'entreprises	5 751
Nombre de personnes employées	29 277
Nombre de salariés	26 102
Chiffre d'affaires	3 248 997 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	2 159 365 k€
dont achat de marchandises	349 792 k€
dont achat de machines	313 827 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	163 434 k€
Dépenses de personnel	509 744 k€
dont salaires et assimilés	446 095 k€
dont charges sociales	63 659 k€
Excédent brut d'exploitation	419 258 k€

* Entreprises de TRM selon la nomenclature européenne NACE Rev2 - Classe H4941

Source : Office des statistiques de la République de Slovénie

Parc de véhicules

Il existe très peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Slovénie. Les seules disponibles sont celles de l'Eurostat qui compte 16 751 tracteurs pour 12 668 semi-remorques. Selon les professionnels rencontrés sur place, il y aurait effectivement près de 17 000 véhicules moteur actuellement en exploitation en Slovénie, conforme aux chiffres de l'Eurostat. Le nombre de semi-remorques inhabituellement bas serait le reflet de l'activité de tractionnaire de transporteurs slovènes pour le compte des entreprises de TRM italiennes, autrichiennes et turques.

Statistiques sur les véhicules en Slovénie						
		2015	2016	2017	2018	2019
Tracteurs routiers	Total	11 326	12 981	14 330	15 928	16 751
	Moins de 2 ans	2 480	3 149	3 527	3 694	3 443
	De 2 à 5 ans	3 310	3 564	4 342	5 571	6 022
	De 5 à 10 ans	4 419	4 892	4 617	4 445	5 398
	De 10 à 20 ans	928	1 175	1 647	2 013	1 683
	Plus de 20 ans	189	201	197	205	205
Semi-remorques	Total	8 984	9 933	10 885	11 898	12 668

nd : non disponible

Source : Eurostat

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

FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Slovénie et leurs caractéristiques principales
Sociétés de personnes
Commerçant indépendant (Samostojni podjetnik)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : Uniquement une personne physique seule</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : Responsables pour tous les biens</p>
Partenariat général (Družba z neomejeno odgovornostjo ou d.n.o.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : Minimum 2 partenaires / actionnaires</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : Les commandités sont entièrement responsables de tous les actifs et les commanditaires ne sont pas responsables de l'obligation de la société de personnes</p>
Sociétés de capitaux
Société à responsabilité limitée (Družba z omejeno odgovornostjo ou d.o.o.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : Un ou plus</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 7 500 EUR minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
Société par actions (Delniška družba ou d.d.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : un ou plus</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 25 000 EUR minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
Partenariat limité (Komanditna družba ou k.d.)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : de facto au moins 2 partenaires/actionnaires</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : Pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : Les partenaires ne sont pas responsables l'un pour l'autre</p>

Source : Société générale - France

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés (CIT)

L'impôt sur le revenu des sociétés est régi par la loi sur l'impôt sur le revenu des sociétés (CIT-2). Sont concernées les personnes morales au sens du droit national, les personnes morales de droit étranger ou les associations de personnes de droit étranger dépourvues de personne morale. Les entreprises non-résidentes en Slovénie doivent s'acquitter de l'impôt sur tout revenu généré par des activités exercées au sein du pays.

Fixé à 18 % jusqu'en 2012, le taux de l'impôt sur les sociétés passe à 17 % en 2013 avant de remonter à 19 % en 2017 et reste inchangé depuis.

Il est facturé une fois par an en fonction du bénéfice d'exploitation réalisé au cours du dernier exercice de l'entreprise. Un taux de 0 % est appliqué sur les fonds d'investissement et les fonds de pension s'ils remplissent certaines conditions.¹

T.V.A.²

Le taux standard de la TVA appliqué en Slovénie est fixé à 22 % et s'applique à la majorité des biens et services.

Un taux réduit est également fixé à 9,5 %. Il est appliqué sur les produits alimentaires (sauf les boissons alcoolisées), les médicaments et les équipements médicaux, le transport de personnes, les droits d'entrée aux événements culturels et sportifs, les droits d'auteur, les œuvres d'art (produits localement et importés), les logements destinés à la résidence permanente, les travaux de rénovation et de restauration, le nettoyage de ménages privés, les animaux et produits phytosanitaires, la location d'hébergement, l'utilisation des installations sportives, les services d'inhumation, les services d'hygiène publique, les réparations mineures (vélo, articles en cuir,...) les services de soins à domicile, les services de coiffure et la fourniture de jardinage.

Un taux réduit spécial de 2 % s'applique sur les biens culturels tels que les livres, les journaux, les périodiques tout comme sur toute autre publication sur support physique ou fournie par voie électronique, les œuvres musicales, imprimées ou manuscrites, à l'exception des produits qui sont entièrement ou principalement destinés à la publicité.

Taxe à l'essieu ou Taxe annuelle pour l'utilisation des véhicules à moteur (Letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu)

La Slovénie a mis en place en 2008 la taxe annuelle pour l'utilisation des véhicules à moteur. Les motos et voitures utilisées par les particuliers, les poids lourds et les bus sont a priori soumis à cette taxe. Le montant de la taxe est de 22,86 €/tonne pour les poids lourds dont le PTAC dépasse 4 tonnes.

En revanche, depuis 2014, la Slovénie bénéficie d'une dérogation à la réglementation européenne justifiée par l'obligation d'utilisation des autoroutes par les poids lourds. Ainsi, les poids lourds sont exemptés de cette taxe mais soumis au paiement obligatoire de la taxe routière appelée aussi taxe sur la circulation. Néanmoins, les poids lourds (sauf les tracteurs

¹<https://tradingeconomics.com/slovenia/corporate-tax-rate#:~:text=Corporate%20Tax%20Rate%20in%20Slovenia%20is%20expected%20to%20reach%2020.00,according%20to%20our%20econometric%20models>

² <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4701>

agricoles) exploités localement et qui n'acquittent pas la taxe routière demeurent soumis à la taxe pour l'utilisation des véhicules à moteur.

Péages autoroutiers et ouvrages d'art



La société DARS est chargée de la construction et de la maintenance des autoroutes slovènes. L'État slovène est propriétaire à 100 % de cette société fondée en 1993. Les véhicules de moins de 3,5 tonnes sont soumis à une vignette pour l'utilisation des autoroutes.

Les autres poids lourds doivent acquitter un péage dont le montant est fixé par DARS pour chaque tronçon d'autoroute ou par kilomètre parcouru suivant l'option de paiement choisie.

Dans le cas du système de péage dit « ouvert », le montant du péage dépend de la distance calculée, et non de la distance réellement parcourue. L'usager payant le péage uniquement s'il passe par une station de péage. Le règlement du péage ouvert aux stations de péages slovènes et pour les véhicules ayant un poids maximum autorisé de plus de 3,5 tonnes s'effectue directement avec la carte *Multicard* en prépaiement, à chaque passage dans une station de péage.

Pour le prépaiement, un support électronique doit contenir une somme suffisante payée d'avance, sur laquelle le système déduit le montant du péage à chaque passage à une station de péage. Le péage est fonction de la catégorie du véhicule et de l'horaire de passage, les horaires de nuit (de 22h à 6h) étant remisés.

Dans le cadre du système dit « fermé » de télépéage DarsGo, un boîtier fourni par DARS est installé dans les véhicules. À chaque passage d'un portique, le boîtier est détecté, ce qui sert de base à la facturation du tronçon concerné. Le péage est automatique et le prix est basé sur la distance parcourue. Le péage est facturé de façon séparée pour chaque tronçon. Le montant total facturé est fonction de la distance parcourue, des propriétés du véhicule, du nombre d'essieux ou de la norme EURO.

Classes du véhicule selon le nombre d'essieux et le poids		
R3		Véhicules à moteur (ou véhicules articulés) ayant au total 2 ou 3 essieux et un PTAC de plus de 3,5 tonnes
R4		Véhicules à moteur (ou véhicules articulés) ayant plus de 3 essieux et un PTAC de plus de 3,5 tonnes

Pour les véhicules de catégorie R3, le prix au kilomètre HT du péage est établi à 0,205940 € contre 0,428356 € pour les véhicules de catégorie R4. Ainsi un PL de 40 tonnes à 5 essieux paiera 0,428356 €/km de péages. Les tarifs demeurent inchangés depuis 2017.

Le tunnel Karavanke (Karawanken Tunnel en Autriche) a une longueur de 7 864 mètres et aboutit en Autriche. Il est soumis à une tarification spéciale.

Péage du tunnel de Karavanke en Slovénie - 2020		
Catégorie	Type de véhicule	Tarif
1	Véhicules dont le poids maximum < 3,5 T	6,50 €
2	Véhicules 2 essieux dont le poids maximum > 3,5 T	10,50 €
3	Véhicules 3 essieux dont le poids maximum > 3,5 T	15,00 €
4	Véhicules de plus de 3 essieux dont le poids maximum > 3,5 T	22,50 €

Vignette

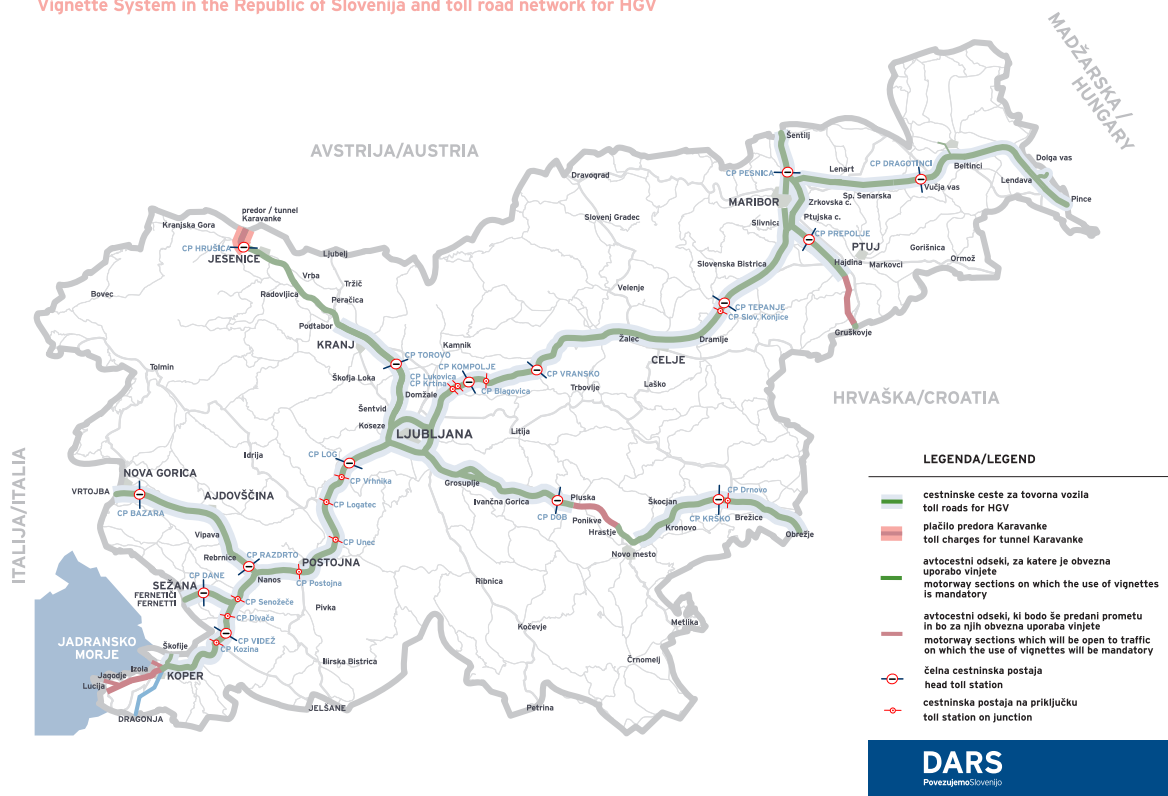
Depuis le 1^{er} juillet 2008, une vignette est obligatoire pour tous les véhicules, dont le poids maximal autorisé est inférieur à 3,5 tonnes, souhaitant utiliser les autoroutes et voies rapides slovènes pendant une période limitée. Le prix de la vignette annuelle est de 220 € pour les VUL.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le tronçon de 7,2 kilomètres de l'autoroute H2 entre Pesnica et Tezno est déclassée pour la vignette. Le paiement du péage pour les PL reste obligatoire.

La carte suivante représente le réseau routier et autoroutier slovène soumis au péage autoroutier ou à la vignette :

Vinjetni sistem v Republiki Sloveniji in cestninjenje tovornih vozil

Vignette System in the Republic of Slovenia and toll road network for HGV



Légende de la carte :

- Vert : péage obligatoire pour les PL
- Rouge large : tarification spéciale
- Rouge fin : futurs tronçons à péage

Droits d'accises sur le gazole professionnel

En Slovénie, il est possible de récupérer une partie du droit d'accise sur le gazole pour les véhicules d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes depuis le 1^{er} juillet 2009. Le montant des droits d'accises est flottant. Il est calculé en fonction du prix du carburant et inclut une taxe environnementale ainsi que d'autres taxes indirectes. Il n'est pas plafonné en volume.

Depuis le mois d'octobre 2020, les droits d'accises s'élèvent à 46,394 €/hl, incluant 38,767 €/hl de droits d'accises pures, 1,166 €/hl de taxe sur les stocks stratégiques de carburant et 0,8 €/hl de surcharge énergie, 0,99 €/hl de surcharge pour la promotion des énergies renouvelables et 4,671 €/hl de taxe CO².

Ainsi, à compter du mois d'octobre 2020, le taux du remboursement partiel s'élève à 5,767 €/hl et reste inchangé pour toute l'année 2021. Le mécanisme de remboursement partiel est suspendu à compter du mois de février 2022.

Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 40,63 €/hl.

Rémunération

La Slovénie a le salaire minimum le plus élevé parmi les nouveaux états membres de l'Union européenne. Après de fortes augmentations intervenues depuis 2018, le niveau du salaire minimum slovène dépasse désormais celui du Portugal et s'approche de celui de l'Espagne en 2021.

Evolution du salaire minimum en Slovénie		
Date	Montant mensuel	Evolution annuelle
01.01.2021	1 024,24 €	8,9%
01.01.2020	940,58 €	6,1%
01.01.2019	886,63 €	5,2%
01.01.2018	842,79 €	4,7%
01.01.2017	804,96 €	1,8%
01.01.2016	790,73 €	0,0%
01.01.2015	790,73 €	0,2%
01.01.2014	789,15 €	0,7%
01.01.2013	783,66 €	2,7%
01.01.2012	763,06 €	2,0%
01.01.2011	748,10 €	
01.03.2010	734,15 €	
01.08.2009	597,43 €	1,4%
01.08.2008	589,19 €	9,4%
01.03.2008	566,53 €	
01.08.2007	538,53 €	3,2%
01.08.2006*	521,83 €	

*Conversion en euro au taux de change officiel

Source : Ministère du travail, Slovénie

Il y avait autrefois une convention collective pour le TRM, mais elle n'est plus valable. La *convention collective pour l'activité de transport de marchandises par route en Slovénie* était valable du 19 août 1999 au 31 décembre 2003. Actuellement, il n'existe pas de convention collective dans le secteur du TRM. La loi slovène (*Zakon o kolektivnih pogodbah - ZKoIP*) prévoit toujours l'instauration de conventions collectives dans les secteurs économiques tel que le TRM et les syndicats de travailleurs se battent pour leur instauration dans plusieurs secteurs, dont le TRM. En attendant le résultat des concertations sociales, les conditions de travail ainsi que les salaires sont définis par les contrats d'entreprise que les salariés acceptent automatiquement en signant leur contrat de travail.

Fin 2020, lors de la réalisation de cette étude, on constate que les conducteurs routiers slovènes sont souvent rémunérés à un niveau légèrement au-dessus du salaire minimum en

vigueur. Leur salaire est souvent complété par des primes et des indemnités de déplacement dont le montant minimum est généralement garanti par les entreprises.

Congés payés et Prime de vacances

Tout employé sous contrat à durée indéterminée et à temps complet bénéficie de 20 jours de congés payés par an (loi sur les congés payés - *Zakon o delovnih razmerjih* – ZDR). Ceci reste un droit propre à l'employé et non pas une obligation de sorte qu'il peut préférer travailler au lieu de prendre ses congés payés et recevoir des indemnités pour les jours de congés payés non pris.

Les employeurs slovènes doivent aussi accorder une prime de vacances aux employés dont le montant ne peut être inférieur au salaire minimum, soit 1 024,24 €. Ceci constitue, dans la plupart des cas, un 13^e mois. Le paiement de cette prime doit intervenir avant le 1^{er} juillet de l'année, sauf demande expresse de l'employeur en difficulté financière. Dans ce cas, le paiement peut être reporté au 1^{er} novembre.

La prime de vacances est considérée comme un revenu et elle est soumise à l'impôt mais pas aux charges sociales salariales. Si le montant de la prime excède 70 % du salaire brut moyen en Slovénie du mois de référence (soit 2 mois avant le paiement de la prime), l'excédent est aussi soumis aux charges sociales. Le paiement de la prime de vacances peut être fractionné ou mensualisé selon l'accord d'entreprise en vigueur.

Il existe 13 jours fériés en Slovénie.

Indemnités de déplacement (Dnevnice)

La loi prévoit les montants suivants pour les déplacements en Slovénie en 2020 et 2021 :

Indemnités de déplacement d'une durée de 12 à 24 heures : 21,39 € ou 19,25 € si le petit-déjeuner est déjà inclus dans l'hébergement.

Indemnités de déplacement d'une durée de 8 à 12 heures : 10,68 € ou 9,08 € si le petit-déjeuner est déjà inclus dans l'hébergement.

Indemnités de déplacement d'une durée de 6 à 8 heures : 7,45 €.

Dans le cas des déplacements à l'étranger :

Si le déplacement ne dure que 6 à 8 heures, uniquement 25 % du montant de l'indemnité de déplacement journalière prévue pour le pays n'est soumis ni à l'impôt ni aux charges sociales.

Si le déplacement dure de 8 à 14 heures, le montant correspondant à 75 % de l'indemnité journalière n'est soumis ni à l'impôt, ni aux charges.

Si le déplacement dure entre 14 et 24 heures, l'indemnité de déplacement totale pour une journée complète n'est soumise ni à l'impôt ni aux charges.

Montants des indemnités de déplacement journalières par pays visité fixés par le Ministère du travail Slovénie 2020/2021					
Durée du déplacement	Entre 14 et 24 heures		Entre 8 et 14 heures		Entre 6 et 8 heures
Pays	avec petit-déjeuner	sans petit-déjeuner	avec petit-déjeuner	sans petit-déjeuner	
Albanie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Allemagne	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Autriche	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Belgique	63,00 €	56,70 €	47,25 €	40,16 €	12,50 €
Biélorussie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Bosnie-Herzégovine	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Bulgarie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Chypre	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Croatie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Tchéquie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Danemark	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Espagne	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Estonie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Finlande	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
France	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Grèce	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Hongrie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Irlande	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Italie	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Lettonie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Liechtenstein	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Lituanie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Luxembourg	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Malte	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Norvège	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Pays-Bas	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Pologne	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Portugal	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Roumanie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Russie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Slovaquie	40,00 €	36,00 €	30,00 €	25,50 €	10,00 €
Suède	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €
Royaume-Uni	55,00 €	49,50 €	41,25 €	35,06 €	13,75 €

Source : Ministère du travail - Slovénie

Cotisations sociales

Cotisations sociales en Slovénie - 2020/2021

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en vigueur en 2020 et 2021	Employeur	Salarié	Total
Pensions vieillesse, invalidité, décès	8,85%	15,50%	24,35%
Assurance Maladie, cotisation globale	6,56%	6,36%	12,92%
Chômage	0,06%	0,14%	0,20%
Accidents du travail et maladies professionnelles	0,53%	0,00%	0,53%
Protection parentale	0,10%	0,10%	0,20%
Total	16,10%	22,10%	38,20%

Source: Eurostat, Cleiss et Ministère chargé des affaires sociales

La cotisation patronale « accidents du travail et maladies professionnelles » concerne l'intégralité du secteur privé. Elle est destinée au risque d'incapacité temporaire à la suite d'un accident de travail ou d'une maladie professionnelle. L'incapacité de longue durée est couverte par l'assurance pensions (vieillesse, invalidité, décès).

Les cotisations sont versées sur la totalité du salaire brut. La base de calcul ne peut pas être inférieure à 60 % du salaire moyen national.

Les travailleurs indépendants doivent acquitter l'intégralité des cotisations dues par l'employeur et le salarié, soit un total de 38,2 %.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Les taux d'imposition pour les résidents et non-résidents sont les mêmes en Slovénie. L'impôt sur le revenu est retenu à la source.

Tranches de l'impôt sur le revenu en Slovénie en 2020 et 2021		
Tranche de revenu imposable		Taux d'imposition
A partir de	Jusqu'à	%
- €	8 500,00 €	16%
8 500,00 €	25 000,00 €	26%
25 000,00 €	50 000,00 €	33%
50 000,00 €	72 000,00 €	39%
Au-delà de 72 000 €	-	50%

Source : KPMG

Pour la détermination du revenu imposable, les déductions annuelles suivantes s'appliquent :

Dédutions éventuelles en 2020 et 2021	
Allocation de base (revenu annuel total jusqu'à 13 316,83 €)	3 500 € + (18 700,38 € moins 1,40427 x revenu brut)
Allocation de base (revenu annuel total de plus de 13 316,83 €)	3 500,00 €
Personnes handicapées à 100 %	17 658,84 €
Pour le 1er enfant à charge	2 436,92 €
Pour le 2nd enfant à charge	2 649,24 €
Pour le 3e enfant à charge	4 418,54 €
Pour le 4e enfant à charge	6 187,85 €
Pour le 5e enfant à charge	7 957,17 €
Enfant avec un handicap physique ou mental modéré ou sévère	8 830,00 €
Allocation pour les étudiants	3 500,00 €
Assurance pension complémentaire	2 819,09 €

Source : KPMG

2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL SLOVENE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables fin 2020 – début 2021, période de 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, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM slovène 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 slovènes.

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises slovènes de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	34	42	UE	32	4 909 091 €
Entreprise 2	24	29	SLO,E,I,HR,P	28	4 198 347 €
Entreprise 3	10	10	CH, F,B,NL,D,A, I, HR, CZ, SK	11	1 256 198 €
Entreprise 4	2	2	20 pays de l'UE	2	257 025 €
Entreprise 5	8	9	UE	7	1 190 083 €
Entreprise 6	42	55	A,I,D,B,NL,LUX,F,GB	47	14 066 116 €
Entreprise 7	36	50	UE, Andorre, Licht., Islande	38	5 013 000 €
Entreprise 8	91	100	A,D	107	10 540 000 €
Entreprise 9	10	10	UE,A,D,I,	11	1 309 000 €
Entreprise 10	32	35	UE	36	4 410 000 €
Entreprise 11	4	4	UE	5	708 000 €
Entreprise 12	37	49	F,PT, E, AT, HR	44	4 799 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international, et la plupart sont sous-traitants ou filiales d'entreprises étrangères souvent originaires de l'Italie et de l'Autriche. Les petites entreprises peuvent être des sous-traitants en cascade d'entreprises étrangères (notamment italiennes) et slovènes de taille plus importante.

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

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

Le kilométrage annuel évalué à plus de 129 000 kilomètres est stable par rapport à ce qui était observé en 2017. Les véhicules, exploités 257 jours par an, en hausse par rapport à 2017, sont utilisés à plus de 90 % pour le transport international. L'Italie demeure le premier marché des entreprises slovènes, suivie par l'Autriche et l'Allemagne. Les chiffres retenus pour cette étude ne tiennent pas compte de la baisse exceptionnelle d'activité pendant la période de crise sanitaire de 2020 et le confinement de mars à mai 2020.

La durée de conservation des véhicules fait ressortir tous les cas de figure. En général, certaines sociétés de taille importante, de l'ordre de 50 véhicules et plus, soucieuses de leur flexibilité dans un marché volatile, ont adopté le mode de financement en leasing sur 3 ans, au terme duquel les véhicules sont retournés à la concession pour être remplacés, ou pas. La plupart des entreprises préfèrent garder le véhicule 6 à 7 ans, ce qui a été retenu par le CNR dans ses calculs. Une minorité d'entreprises slovènes déclare garder le véhicule plus longtemps et l'exploiter sur des marchés serbe, bosniaque ou encore grec.

En ce qui concerne les semi-remorques, leur gestion, en nombre et en configuration, semble suivre une logique d'adaptation à l'activité la plus généraliste possible, ce qui limite le nombre de remorques spécifiques. Pourtant, le nombre de semi-remorques reste assez élevé par rapport aux autres pavillons de l'Est étudiés. La durée de détention constatée de 10 ans se trouve dans la moyenne européenne et permet la revente de la remorque pour un dixième de leur prix d'achat sur des marchés voisins des Balkans.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises se situe à 1,20, un chiffre en hausse par rapport à 2017.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs slovènes se situe à un peu moins de 95 000 €, soit pratiquement les prix observés sur les grands marchés de l'Ouest européen. Le choix de modèles et de marques onéreux semble indispensable pour offrir un niveau de service élevé auprès des clients étrangers du pavillon slovène. Les transporteurs slovènes ne font pas appel au marché de l'occasion pour l'achat de tracteurs routiers.

Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 23 600 €, une moyenne locale qui ressort en dessous de ce qui est observé en Europe en raison de certains transporteurs qui déclarent acquérir des semi-remorques d'occasion.

Hormis quelques grandes entreprises qui privilégient l'échange de véhicules au bout de trois ans de location, la plupart des entreprises interrogées suivent un financement plus conventionnel, de type crédit-bail, avec un apport de 10 % et un prix d'achat équivalent également à 10 % du prix du neuf au terme de la période de location. C'est d'ailleurs ce mode de financement qui est privilégié par plus de la moitié des entreprises interrogées. La durée des contrats varie entre 4 et 5 ans mais la durée la plus souvent rencontrée est de 4 ans. Le taux d'intérêt des contrats de leasing (crédit-bail) est bien dans la moyenne européenne avec 2 % par an.

Les grandes entreprises ayant une force commerciale plus importante réussissent à baisser les taux à moins de 2 %.

Les données retenues sur les pratiques d'achat, les taux d'intérêt, estimés à 2,0 % pour les tracteurs et 2,2 % pour les semi-remorques, et les conditions des contrats de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 14 725 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,20. Ce coût est en légère augmentation, + 3 %, par rapport à l'étude de 2018, et semble conforme aux observations faites dans d'autres pays de la région.

CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2020 est de 0,8620 € par litre à la pompe pour la Slovénie. Ce chiffre est revu à la baisse pour tenir compte de la récupération partielle des droits d'accises de 0,05767 €/litre selon le taux en vigueur depuis le mois d'octobre 2020.

Les entreprises slovènes réalisent plus de 55 % de leur achat de carburant dans leur pays, dont une partie en gros, près de 35 %, avec une remise de 0,02 €/litre et près de 20 % à la pompe.

Lors de leurs trajets internationaux, les transporteurs ont souvent l'occasion de s'approvisionner à l'étranger. Ainsi, ils déclarent l'achat de carburant en Autriche (15 % du total au prix HTVA de 0,8750 € le litre), en Hongrie (10 % du total au prix HTVA de 0,8112 € le litre après la récupération partielle des droits d'accises) mais aussi éventuellement en Allemagne (10 % du total au prix HTVA de 0,9441 € le litre après la récupération partielle des droits d'accises) ou encore en Espagne.

Le prix unitaire moyen du panier d'achat de carburant d'un transporteur slovène est donc estimé à 0,8235 € le litre.

La consommation moyenne de carburant est estimée à 29,2 litres aux 100 km, en baisse par rapport à la moyenne de 30,0 litres observée en 2018.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le coût de l'entretien-réparations pour le pavillon slovène est de plus en plus difficile à évaluer en raison des coûts et pratiques très différents annoncés par les entreprises visitées. Lors des entretiens en entreprise, certaines ont déclaré effectuer régulièrement l'échange de véhicules

au bout de 3 ans de location. Dans ce cadre, l'entretien des véhicules ainsi que le changement des pneumatiques sont souvent inclus dans le loyer. Cette pratique augmente le coût lié à la détention du véhicule mais minimise le coût de l'entretien-réparations à moins de 500 € par an et par véhicule.

Dans un contexte plus général et pour le profil qui a été retenu, le CNR observe un coût annuel lié à l'entretien-réparations entre 3 700 € pour les entreprises ayant leur propre atelier jusqu'à 6 900 € pour d'autres. Sans atelier intégré, ce poste de coût est évalué à 5 450 € par an et par ensemble, en hausse par rapport à l'estimation de 4 950 € faite en 2018. Cette situation, retenue dans l'analyse, concerne plus de 60 % des entreprises interrogées.

PNEUMATIQUES

Dans la plupart des entreprises visitées, les responsables interrogés intègrent souvent le coût du montage dans les coûts d'entretien du véhicule et le rechapage dans les achats de services faisant partie des coûts de structure. Les semi-remorques bénéficiant souvent des pneus de traction usés ou rechapés n'auraient ainsi comptablement pas de coût de pneumatiques.

D'après les entretiens et les calculs internes, l'estimation du CNR pour le coût d'achat de pneumatiques pour un ensemble serait en moyenne de 4 400 €/an, soit 3,4 centimes d'euro au kilomètre, conforme aux calculs des entreprises. Ce coût est en hausse significative de 10 % par rapport à 2018.

PEAGES

En ce qui concerne les péages, la situation semble similaire partout en Europe. La quasi-totalité des entreprises se plaint de la hausse conséquente de ce poste de coût en raison des hausses généralisées des tarifs autoroutiers en Europe les trois dernières années.

Comme dans la plupart des autres pavillons européens, la tendance générale est à la refacturation directe des péages aux clients suivant le trajet choisi et les contraintes de délai imposées.

Pour la Slovénie, le coût annuel des péages fluctue dans une fourchette assez étroite allant de 19 000 € à 28 000 € pour certaines entreprises ayant des clients en Suisse.

Enfin, le CNR estime ce poste de coût à 20 700 €, pour un ensemble articulé 40 tonnes réalisant près de 130 000 km par an avec un taux de 95 % sur les autoroutes et routes payantes. En hausse de 49 % par rapport à 2018, ce coût estimé ne comprend pas le coût éventuel de l'Eurovignette, dont l'achat n'est pas généralisé chez les transporteurs slovènes.

ASSURANCES

Malgré la hausse de 15 % par rapport à 2018, le coût moyen de l'assurance véhicule constaté en Slovénie demeure en bas de la fourchette souvent rencontrée en Europe. Les montants sont plutôt homogènes et varie légèrement par rapport au taux d'accident des entreprises.

Selon ses calculs internes, le montant annuel de l'assurance véhicule retenu par le CNR est de 2 950 € pour le tracteur et de 500 € pour la semi-remorque, pour un total de 3 450 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques.

TAXE A L'ESSIEU

Les transporteurs slovènes sont exemptés de la taxe à l'essieu mais ont l'obligation d'utiliser les autoroutes sur le territoire slovène.

COÛTS DE STRUCTURE

Selon les professionnels rencontrés sur place et à dire d'expert, ce poste de coût est estimé entre 9 % et 12 % du coût de revient total du véhicule avec une concentration autour de 10 %. A ce niveau, le montant annuel des coûts de structure est donc estimé à près de 12 000 € par an et par véhicule pour le pavillon slovène.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Slovénie 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 Italie. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat slovène, 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 slovène affecté à l'international.

CONDITIONS D'EMPLOI

Le CDI est le contrat de travail généralisé dans le secteur. Les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI avec une période d'essai entre 1 et 3 mois.

Les conducteurs slovènes ont droit à 4 semaines de congés payés, soit le minimum européen. Pour la plupart, ils déclarent prendre la totalité de leurs congés payés.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 231 jours par an, légèrement en dessous de ce qui a été observé en 2018 (233 jours par an), réalisant entre 93 200 km et 134 800 km avec une concentration autour des 116 000 km. Le planning type pour un conducteur slovène se composerait d'un retour à la base deux fois par mois. A chaque retour à la base, les conducteurs passent en général 3 à 4 jours chez eux. La durée moyenne observée des tournées internationales est de 10 jours. Ceci correspond aux longs trajets réalisés en Italie ou en Allemagne. Les conducteurs slovènes déclarent travailler souvent entre l'Autriche et le sud de l'Allemagne.

Le salaire étant forfaitaire dans la plupart des cas, les heures de travail ne sont que rarement comptabilisées. Ainsi, la notion d'heure de travail est souvent confondue avec les heures de conduite.

Avec une moyenne de 1 810 heures de conduite par an, évalué par le CNR, le pavillon slovène affiche le volume d'heures de conduite le plus bas parmi les pavillons dits « de l'Est », se rapprochant des standards des pays de l'Ouest européen. La vitesse moyenne de conduite moins élevée que pour certains pavillons voisins due à la topographie difficile des principaux marchés (la traversée des Alpes en Slovénie, en Italie et en Autriche) semble avoir un effet sur le kilométrage et le temps de conduite des conducteurs.

Il faut noter que la baisse des heures de conduite des conducteurs met les entreprises slovènes en difficulté dans un contexte particulièrement difficile de pénurie de main-d'œuvre et de crise sanitaire.

Enfin, le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est de 1,12.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Le salaire minimum d'un conducteur slovène était de 940,58 euros bruts fin 2020 ; il a été augmenté à 1 024,24 euros pour l'année 2021. La plupart des entreprises slovènes déclarent rémunérer leurs conducteurs à hauteur de 1 100 euros brut, soit un salaire légèrement au-dessus du salaire minimum. Certaines d'entre elles, cependant, déclarent rémunérer davantage leurs conducteurs fidèles, soit près de 1 250 euros bruts par mois. Cette pratique est exceptionnelle.

D'après les responsables interrogés, l'augmentation du montant du salaire minimum slovène début 2021 n'aurait pas eu d'effet sur les salaires des conducteurs dont la rémunération dépassait déjà le montant révisé du salaire minimum. Les entreprises redoutent pourtant l'effet de cette augmentation sur les prix à la consommation qui pourraient très prochainement créer une pression sur les salaires de façon plus généralisée.

Pour calculer la rémunération annuelle d'un conducteur, il faut rappeler que les conducteurs slovènes reçoivent un treizième mois de salaire, généralement payé au mois de juillet, des indemnités de déplacement ainsi que quelques autres petites primes. Une partie des indemnités de déplacement serait garantie par l'employeur. Ceci correspondrait à un montant équivalent à 12 nuitées au taux de 40 € par jour, soit 480 € par mois. Selon les entretiens réalisés sur place, le montant réel des indemnités de déplacement monte à 855 € par mois pour le profil type retenu, soit 9 nuitées à 40 € par jour et 9 autres au taux de 55 € par jour.

Au total, un conducteur slovène gagne en moyenne près de 1 630 € net par mois, primes et indemnités incluses.


PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT SLOVÈNE AFFECTÉ À L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON CÔUT

Profil type conducteur international - Slovénie - 2020					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant à plus de 90 % de son temps à l'international. - Trajets internationaux de courte et moyenne distance (Italie, Autriche, Allemagne) - Tournées de 10 jours en moyenne - Congés payés pris systématiquement en totalité. 2 à 3 semaines en été et une dizaine de jours en hiver - Rémunération composée d'un salaire de base fixe légèrement plus élevé que le minimum national, complété par des indemnités de déplacement et la prime de vacances payée en juillet - Rémunération forfaitisée, déconnectée du volume de travail. Les heures ne sont pas comptées. - Indemnités de déplacement représentatives de la réalité. 10 jours d'indemnités de déplacement garantis par l'employeur, sauf pour le mois de vacances (juillet) - Temps de travail proche de 205 heures par mois, en baisse par rapport à 2018 			
Kilométrage annuel réalisé		116 000 km			
Nombre de jours de travail par an		231			
Nombre de semaines d'activité par an		45			
Nombre d'heures de conduite par an		1 810			
Recomposition du coût d'un conducteur type slovène en 2020					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	1 225,00 €	Salaire Brut	€/mois	1 225,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	1 100,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	1 100,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	125,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	125,00 €
Cotisations sociales	16,10%	197,23 €	Cotisations sociales	22,10%	270,73 €
Pensions vieillesse, invalidité, décès	8,85%	108,41 €	Pensions vieillesse, invalidité, décès	15,50%	189,88 €
Assurance Maladie, cotisation globale	6,56%	80,36 €	Assurance Maladie, cotisation globale	6,36%	77,91 €
Chômage	0,06%	0,74 €	Chômage	0,14%	1,72 €
Accidents du travail et maladies professionnelles	0,53%	6,49 €	Accidents du travail et maladies professionnelles	0,00%	0,00 €
Protection parentale	0,10%	1,23 €	Protection parentale	0,10%	1,23 €
			Salaire après cotisations		954,28 €
			Impôt sur le revenu		171,83 €
Salaire brut chargé		1 422,23 €	Salaire net après cotisations et impôt		782,44 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		855,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)		855,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		2 277,23 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		1 637,44 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur slovène en 2020					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		14 700,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		14 700,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		2 366,70 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		5 310,70 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		17 066,70 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		9 389,30 €
Indemnités * 11 mois		9 405,00 €	Indemnités * 11 mois		9 405,00 €
Coût total annuel		26 471,70 €	Revenu net annuel		18 794,30 €
Coût horaire de conduite en €		14,63 €	Revenu net moyen mensuel		1 566,19 €
Coût kilométrique en €		0,23 €			

Source : études CNR Europe

Depuis la dernière étude sur le TRM slovène, le coût du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 7,4 % suivant la hausse du salaire minimum dans le pays, malgré la baisse du kilométrage et du nombre de jours de travail. Le net pour le conducteur stagne en raison de la baisse de sa productivité, impliquant une baisse du nombre de jours passés à l'étranger et du droit aux indemnités de déplacement. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe de 13,12 € à 14,63 € sur la même période, soit une augmentation de 12 %.

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	Slovénie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	129 300
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	257
Ratio semi-remorque/tracteur		1,20
Coût d'un conducteur	€/an	26 472
Ratio conducteur/tracteur		1,12
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 725
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,2
coût unitaire du carburant, moyenne 2020	€/litre	0,8235
Coût annuel du carburant	€/an	31 092
Entretien-réparations	€/an	5 450
Pneumatiques	€/an	4 400
Péages et vignette	€/an	20 700
Assurance (véhicule)	€/an	3 450
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	0
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	109 337
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,85
Coûts de structure	€/an	12 149
Synthèse - coût de revient complet	€/an	121 485
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,94

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes slovène affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,85 €, contre 0,81 € en 2018, en augmentation de 5 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse importante du coût du conducteur et de celui des péages tandis que le coût du carburant baisse pour l'année 2020 sous l'effet de la crise sanitaire. Le kilométrage du véhicule est stable grâce à une augmentation du ratio conducteur/tracteur.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 10 % du coût total, le coût complet monte à 0,94 € au kilomètre en 2020, dans les conditions valables également pour le début de l'année 2021.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat

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

Cleiss

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

Ministère de l'infrastructure – Stratégie de développement des transports

<https://www.gov.si/assets/ministrstva/Mzl/Dokumenti/Transport-Development-Strategy-of-the-Republic-of-Slovenia-Until-2030.pdf>

Direction générale des infrastructures de Slovénie

<https://www.gov.si/drzavni-organi/organi-v-sestavi/direkcija-za-infrastrukturo/>

GIZ Intertransport – Fédération des transporteurs

<http://www.intertransport.si/>

Ministère des finances slovène

<https://www.fu.gov.si/podrocja/>

[https://www.fu.gov.si/en/taxes and other duties/areas of work/excise duties system zt ro 1/](https://www.fu.gov.si/en/taxes%20and%20other%20duties/areas%20of%20work/excise%20duties%20system%20zt%20ro%201/)

Union Douanière – Portail d'information

https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetail.html;jsessionid= SX3pncafVV1WpKbVsPDXHiUqvK9tggHvYFphlKkT7GenotL6eJaU!1705734051?id=812/1388754940&taxType=Other%20direct%20tax

DARS – Autorité gestionnaire des autoroutes

<https://www.dars.si/TOLLING>

PWC – Impôt sur le revenu en Slovénie et cotisations sociales

<https://taxsummaries.pwc.com/slovenia/individual/significant-developments>

KPMG – Taxation en Slovénie

<https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2021/08/slovenia-taxation-of-international-executives.html>

Société Générale – Fiche pays Slovénie

<https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/autriche/entreprise-formes>

Trading Economics, réglementation sur les impôts/taxes en Slovénie

<https://tradingeconomics.com/slovenia/corporate-tax-rate#:~:text=Corporate%20Tax%20Rate%20in%20Slovenia%20is%20expected%20to%20reach%2020.00,according%20to%20our%20econometric%20models>

Portal d'information SEJA – Indemnités de déplacement

<https://www.seja.si/14/2/2/dnevnice/>

Portal d'information mm-Konto – Indemnités de déplacement

<https://www.mm-konto.si/aktualno/dnevnice-za-sluzbeno-potovanje-v-tujino/>

Simulateur de l'impôt sur le revenu

<https://data.si/en/salary-calculator-slovenia/>

Site d'annonces d'offres d'emploi

<https://www.careerjet.si/delovna-mesta-voznik-placa.html>