

Bruxelles, le 31.5.2017
SWD(2017) 197 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur
dans le transport de marchandises par route**

{ COM(2017) 282 final }
{ SWD(2017) 196 final }
{ SWD(2017) 198 final }
{ SWD(2017) 199 final }

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact d'une proposition de directive modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?

- 1) Dans certains États membres, les opérateurs pour compte propre (c'est-à-dire les entreprises transportant leurs propres biens) ne peuvent pas utiliser de véhicules de transport de marchandises loués de plus de six tonnes et ne peuvent donc pas bénéficier des avantages y afférents (en termes de flexibilité, de productivité et de répartition du capital).
- 2) Les marchés de la location de véhicules dans les États membres de l'UE où sont imposées des restrictions restent sous-développés, ce qui se traduit par des prix plus élevés et un choix moindre pour les opérateurs qui ne sont pas concernés par les restrictions.
- 3) La capacité des États membres de l'UE à interdire l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre de l'UE conduit à une mosaïque de restrictions. L'insécurité juridique qui en résulte dissuade les transporteurs de prendre des véhicules en location dans un autre État membre de l'UE.
- 4) Les entreprises actives dans le secteur de la location de véhicules et les transporteurs ne peuvent pas faire l'usage le plus efficace de leur flotte (par exemple en déplaçant leurs véhicules pour répondre aux pics de demande temporaires).

Quels sont les objectifs à atteindre?

- Poursuivre l'intégration du marché européen du transport routier et y créer des conditions de concurrence équitables.
- Créer un cadre réglementaire uniforme sur l'utilisation des véhicules loués.
- Permettre aux transporteurs dans l'ensemble de l'UE de mener leurs activités de la manière la plus efficace possible.
- Contribuer à la réduction des incidences sociales et environnementales négatives des transports.

Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?

Le transport routier revêt un caractère de plus en plus international. Des conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur du transport routier de marchandises et dans le secteur des véhicules de location ne peuvent être atteintes que par une action au niveau de l'UE. Les États membres de l'UE ne peuvent pas trouver de solutions uniformes.

B. Les solutions

Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Option 0: Formuler des recommandations et des orientations sur l'application de la directive dans les États membres de l'UE et promouvoir une approche commune des restrictions relatives à l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués.

Option 1: Modifications législatives ciblées.

1a: Autoriser l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués pour des opérations pour compte propre dans l'ensemble de l'UE.

1b: Autoriser l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués dans un autre État membre de l'UE pendant 3 à 4 mois.

1c: Combinaison des options 1a et 1b.

Option 2: Appliquer à l'utilisation des véhicules loués les mêmes règles qu'à l'utilisation des véhicules détenus par les opérateurs (ou, du moins, des règles pas plus restrictives, afin de ne pas défavoriser l'utilisation de

véhicules loués).

L'option 1c est la plus efficace. Elle crée le plus d'avantages économiques, à des coûts relativement faibles. Elle est préférable à l'option 2 car elle prévoit des règles uniformes dans l'ensemble de l'UE pour l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre de l'UE pendant une période donnée.

Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

Les transporteurs et le secteur de la location de véhicules soutiennent la création de règles uniformes pour le marché du transport routier de l'UE. Certaines autorités publiques et certains représentants syndicaux craignent une pression concurrentielle accrue suite à la suppression des restrictions applicables aux opérateurs agissant pour compte propre et davantage de difficultés d'application de la législation sur le transport routier en raison de l'autorisation de l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

La suppression des restrictions à l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués pour compte propre (qui ne sont actuellement appliquées qu'en Grèce, en Italie, en Espagne et au Portugal) devrait générer, d'ici à 2030, environ 75 millions d'euros d'économies annuelles pour les transporteurs pour compte propre dans ces pays. En outre, l'autorisation de l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre de l'UE pendant 3 à 4 mois devrait générer des économies de coûts pour un montant d'environ 83 millions d'euros. L'option 1c pourrait donc entraîner une baisse des coûts de fonctionnement d'un montant total de 158 millions d'euros par an. En outre, la rentabilité du secteur de la location de véhicules devrait augmenter de 81 millions d'euros, ce qui porterait l'avantage économique total à environ 240 millions d'euros par an d'ici à 2030.

L'option 1c permettra de créer près de 5 000 nouveaux emplois, 2 900 dans le secteur de la location de véhicules et 1 700 dans le secteur des entreprises de transport routier. La sécurité routière devrait s'améliorer légèrement grâce à l'utilisation de véhicules plus récents et mieux entretenus.

Les effets sur l'environnement sont positifs (réduction des émissions grâce à une consommation de carburant en baisse), bien qu'ils ne soient pas significatifs en raison de la taille relativement modeste du secteur.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?

Étant donné que l'option privilégiée supprime les restrictions sur l'utilisation de véhicules loués, les coûts de mise en conformité pour les opérateurs seront inférieurs. Les autorités nationales pourraient faire face à certains coûts d'application supplémentaires pour empêcher leurs entreprises de transférer l'ensemble de leur flotte vers des pays à faible taux d'imposition et de la reprendre en location à partir de ces pays. Le recours à des systèmes d'application existants tels que le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) devrait limiter les coûts supplémentaires.

Des craintes concernant d'éventuelles incidences négatives sur les conditions de travail ont été soulevées en raison de la hausse attendue de la pression concurrentielle sur des marchés plus ouverts et en raison de la crainte d'une augmentation de la concurrence illégale d'opérateurs pour compte propre (une crainte qui n'était pas du tout partagée par les parties prenantes des pays sans restrictions). Autoriser l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre de l'UE pourrait rendre l'application de la législation en matière de transport routier plus difficile.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

Permettre l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués, par exemple en autorisant temporairement la location transfrontière, peut aider les entreprises du secteur du transport routier de marchandises (qui sont pour la plupart des PME) à économiser des coûts et à accroître leur flexibilité et leur productivité. Il en va de même pour les PME opérateurs pour compte propre qui ne sont actuellement pas autorisées à utiliser des véhicules de transport de marchandises loués. Le secteur de la location de véhicules se

compose aussi principalement de PME, qui seront en mesure d'accroître leur productivité.
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?
<p>En raison du taux d'utilisation en moyenne plus élevé des véhicules pris en location, plus on utilise de véhicules loués, moins il en faut pour mener à bien l'ensemble des opérations de transport. Dans le cadre de l'option 1c, cela se traduirait par une perte de 18 millions d'euros en taxes sur les véhicules dans l'ensemble de l'UE. Dans le même temps, l'augmentation de la productivité des opérateurs de transport et des sociétés de location de véhicules devrait induire une augmentation des recettes au titre de l'impôt sur les sociétés de l'ordre de 67 millions d'euros. Par conséquent, l'augmentation nette des recettes fiscales devrait s'élever à environ 49 millions d'euros.</p> <p>Des coûts de mise en œuvre limités pourraient être exposés pour empêcher les opérateurs de transférer la totalité de leur flotte vers des pays à faible fiscalité, puis de les reprendre en location via le renouvellement de contrats à court terme (voir ci-dessus).</p>
Y aura-t-il d'autres incidences notables?
Non.
Proportionnalité?
L'option privilégiée n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'initiative.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
Une clause de révision a été insérée, qui dispose que la Commission présentera un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la directive au plus tard cinq ans après l'expiration du délai de transposition.