



Bruxelles, le 17.5.2018
SWD(2018) 184 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de règlement u Parlement européen et du Conseil

concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises

{COM(2018) 279 final} - {SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final}

Résumé
Analyse d'impact relative à une proposition de règlement concernant la communication électronique des informations et documents relatifs au transport de marchandises
A. Nécessité d'une action
Pourquoi? Quel est le problème à résoudre?
La plupart des opérateurs économiques préfèrent utiliser des documents papier car les autorités des États membres acceptent relativement peu, et à des degrés variables, les informations ou documents communiqués par voie électronique par les entreprises comme preuve du respect des conditions réglementaires relatives au transport de marchandises. Il en résulte un manque d'efficacité et donc une perte de potentiel économique.
Quel objectif cette initiative devrait-elle atteindre?
Permettre une utilisation plus large des technologies numériques pour satisfaire aux exigences en matière d'informations réglementaires figurant dans l'actuelle législation applicable au transport de marchandises au sein de l'Union européenne, dans tous les modes de transport. La charge administrative pour les opérateurs logistiques sera réduite et le transport multimodal sera facilité. Les bénéfices nets globaux sont estimés à environ 27 milliards d'EUR au cours de la période 2018-2040*.
Quelle est la valeur ajoutée d'une action à l'échelle de l'Union?
Les initiatives unilatérales des États membres peuvent intensifier la numérisation dans l'échange des informations réglementaires, mais leur effet sera limité en l'absence de mesures similaires de part et d'autre des frontières. Par ailleurs, les initiatives unilatérales peuvent fragmenter davantage l'actuel cadre juridique et technique et accroître la complexité pour les entreprises de l'UE.
B. Solutions
Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi?
Quatre options ont été envisagées, qui diffèrent en ce qui concerne le champ d'application matériel de l'intervention, à savoir l'ensemble des informations réglementaires et des documents de transport de marchandises couverts par l'obligation d'acceptation qui incombe aux autorités, et en ce qui concerne la solidité des différentes mesures. Deux options (options 3 et 4) se sont avérées particulièrement efficaces pour atteindre les objectifs. Ces options comprennent un large éventail d'informations réglementaires ainsi que des exigences contraignantes relativement plus nombreuses et mieux spécifiées concernant l'acceptation des informations électroniques. L'option privilégiée est l'option 3, qui tient compte de la préférence des parties intéressées, à savoir éviter une approche universelle.
Qui soutient quelle option?
Une majorité de parties intéressées est favorable à un élargissement de la portée de l'intervention réglementaire, portant à la fois sur: (a) les documents/informations couverts par l'obligation d'acceptation incombant aux autorités; et b) le degré de spécification des exigences contraignantes afin d'assurer l'interopérabilité des solutions informatiques utilisées. Toutefois, les parties intéressées des secteurs ferroviaire et aérien ne sont pas favorables à de nouvelles normes techniques ou à des solutions universelles, comme proposé dans l'option 4.
C. Incidence de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Le secteur devrait réaliser des économies à hauteur de 20 à 27 milliards d'EUR au cours de la période 2018-2040*, grâce à la réduction des coûts administratifs. Cela équivaut à un volume de 75-à 102 millions d'heures de travail économisées chaque année.

Des effets positifs pour l'environnement sont également attendus, en raison d'une diminution de la part modale du transport routier. En termes cumulés, les réductions d'émissions de CO₂ sont estimées à plus de 1 300 000 tonnes sur la période 2018-2040*, soit 74 millions d'EUR d'économies de coûts externes. Les coûts de la congestion devraient diminuer de près de 300 millions d'EUR* au cours de la même période. En outre, les documents n'étant plus imprimés (en moyenne, 1 à 5 exemplaires de chaque document par expédition), environ 2 à 8 milliards de feuilles de papier pourraient être économisées, soit l'équivalent de 180 à 900 arbres chaque année.

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

Les coûts pour les autorités publiques sont estimés à quelque 268 millions d'EUR au cours de la période 2018-2040*, dont 17 millions d'EUR sont liés à la certification des fournisseurs de solutions et 251 millions d'EUR à l'exécution. Les autorités nationales seront appelées à investir dans de nouveaux systèmes informatiques, ou à adapter ceux qui existent.

En ce qui concerne les entreprises, les coûts de mise en conformité devraient être de l'ordre de 4,4 milliards d'EUR.

Les effets sur l'emploi peuvent être légèrement négatifs si des membres du personnel sont licenciés en raison d'une réduction des activités de gestion des documents. Cela sera compensé par une croissance globale du secteur. Une augmentation de la demande de solutions et systèmes informatiques devrait ouvrir de nouvelles perspectives aux fournisseurs de technologies de l'information, ce qui entraînerait une hausse des emplois hautement qualifiés.

Des externalités légèrement négatives peuvent découler de l'augmentation de la pollution atmosphérique causée par les transports par voie d'eau, estimées à environ 41 millions d'EUR au cours de la période 2018-2040*.

Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises?

Les entreprises, y compris les PME, pourront déterminer la vitesse à laquelle elles souhaitent remplacer leurs procédures sur support papier par des procédures numériques. La certitude que les informations/documents électroniques peuvent être acceptés encouragera la numérisation. Des investissements ponctuels devraient permettre de réaliser des économies dès la première année, grâce à la diminution du temps consacré à l'établissement de rapports sur le respect des dispositions réglementaires et à l'amélioration de l'efficacité globale des entreprises. Les transporteurs routiers, dont 99 % sont des PME, devraient bénéficier d'environ 60 % de toutes les économies réalisées sur les coûts administratifs du secteur des transports.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

Les administrations nationales seront appelées à investir dans de nouveaux systèmes informatiques, ou à adapter ceux qui existent. Ces coûts ne devraient pas être significatifs. Dans le même temps, les dépenses liées au contrôle de l'application (268 millions d'EUR) permettront une meilleure application et une réduction des dépenses courantes des entreprises.

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

L'expédition de marchandises entre pays et par différents modes de transport devrait devenir plus facile et moins coûteuse. Cela pourrait se traduire par des délais de livraison plus rapides et une baisse des prix pour les consommateurs. Pour les opérateurs de transport, les économies d'exploitation s'élèveraient à quelque 12 milliards d'EUR au cours de la période 2018-2040*.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Une évaluation de l'action sera réalisée dans un délai de cinq ans à compter de la date de début de l'application de l'acte juridique de base. Le suivi de la mise en œuvre s'effectuera en collectant des informations fournies tous les deux ans par les États membres.

* Par rapport au scénario de référence, c'est-à-dire un scénario sans aucune intervention au niveau de l'Union.