



**2017/0290(COD)**

17.5.2018

## **AVIS**

de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Rapporteur pour avis: Michel Dantin

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

Dans son livre blanc de 2011 intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », l'Union s'est fixée pour objectif de passer 30 % du fret routier de marchandises vers d'autres modes de transport, tels que le chemin de fer ou la navigation, d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050.

La directive 92/106/CEE est le seul instrument juridique européen qui encadre le transfert modal et, 25 ans après son entrée en vigueur, elle n'a rien perdu de sa pertinence. Chaque année, dans l'Union européenne, la pollution atmosphérique est responsable de 400 000 morts prématurées, les accidents de la route tuent 26 000 personnes et le coût de la congestion est estimé à 1,1 % du PIB européen. Le transport combiné est un des éléments de la réponse aux incidences néfastes du transport.

Toutefois, au regard de l'évolution du secteur des transports, de la diffusion plus large des nouvelles technologies, du manque de clarté et de l'obsolescence de certaines dispositions de la directive, ainsi que des insuffisances dans sa mise en œuvre par les États membres, il convient de réviser ce texte afin de libérer tout le potentiel du transport combiné en Europe.

Dans l'ensemble, le rapporteur accueille favorablement la proposition de la Commission qui corrige nombre des lacunes actuelles en clarifiant le texte et en levant certains obstacles au transfert modal. En particulier, le rapporteur est favorable à la révision de la définition du transport combiné, qui est étendue aux opérations nationales, à l'utilisation de documents électroniques par les opérateurs, à l'élargissement des mesures de soutien, au renforcement de la coopération entre les États membres en matière d'investissement dans les infrastructures, ainsi qu'à l'échange d'informations sur les activités ayant trait au transfert modal.

Le rapporteur propose de renforcer certains aspects majeurs du texte.

### **Clarifications juridiques**

Le rapporteur propose de clarifier certains éléments afin d'éviter des différences d'interprétation. Ces clarifications portent, en particulier, sur les règles relatives au cabotage dans le transport combiné au niveau national et les critères de dérogation à la règle des 150 km.

### **Rationalisation des investissements dans les infrastructures**

Le rapporteur considère que les investissements dans les infrastructures de transport combiné devraient cibler en priorité les terminaux de transbordement, en privilégiant l'extension et l'amélioration des performances des infrastructures existantes. Concernant la création de nouveaux terminaux, le rapporteur estime qu'il conviendrait de mener au préalable des études d'impact afin de s'assurer de la pertinence de tels investissements sur le plan économique et environnemental, en tenant compte des contraintes géographiques et naturelles du territoire.

### **Amélioration de la logistique**

Le coût des opérations de transbordement et leur durée sont un facteur clé du manque de compétitivité du transport combiné par rapport au transport unimodal. Selon le rapporteur, il

est possible d'améliorer l'attractivité du transport combiné en ayant recours aux solutions numériques, aux technologies de l'information et de la communication, et aux systèmes connectés de transport, ainsi qu'en améliorant la formation de la main d'œuvre dans ce secteur.

### **Promotion des énergies et des technologies propres**

Bien que l'un des premiers objectifs de la directive soit la réduction des émissions de polluants atmosphériques, le texte actuel ne prévoit pas de mesures visant à encourager l'utilisation de véhicules et d'infrastructures économes en énergie, d'énergie produite à partir de sources renouvelables ou encore de solutions technologiques et numériques innovantes. Le rapporteur formule un certain nombre de propositions à cet égard, en indiquant le champ d'application des mesures de soutien envisageables.

### **Renforcement des mesures de soutien en faveur des opérateurs**

Le rapporteur souhaite que chaque État membre soit tenu de mettre en place, d'ici au 31 décembre 2021, au moins une mesure de soutien supplémentaire visant à réduire l'incidence du fret sur l'environnement et la santé publique.

Il propose aussi de mieux cibler les mesures de soutien. Les États membres devraient privilégier les investissements dans les terminaux de transbordement afin de réduire les goulots d'étranglement et les zones de congestion, notamment à proximité des zones urbaines et périurbaines, de faciliter la traversée des obstacles naturels, tels que les zones montagneuses, d'améliorer les connexions transfrontalières, de réduire les émissions nocives de polluants atmosphériques et de désenclaver les zones industrielles en manque de telles infrastructures.

### **Statistiques et objectif européen en matière de transfert modal**

L'Union a pour objectif de faire passer 30 % du transport routier de marchandises vers d'autres modes de transport d'ici 2030 et 50 % d'ici 2050. Néanmoins, le suivi du développement du transport combiné dans les États membres et à l'échelle de l'Union reste fragmentaire, en raison notamment du manque de rigueur des statistiques disponibles. Le rapporteur souhaite renforcer les obligations des États membres en matière de communication d'informations et il demande à la Commission de contrôler la réalisation des objectifs européens en matière de transport combiné.

## **AMENDEMENTS**

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

### **Amendement 1**

#### **Proposition de directive**

## Considérant 1

### *Texte proposé par la Commission*

(1) Les incidences néfastes du transport en termes de pollution atmosphérique, d'émissions de gaz à effet de serre, d'accidents, de nuisances sonores et de congestion demeurent un problème pour l'économie, la santé et le bien-être des citoyens européens. En dépit du fait que le transport routier est le principal responsable de ces incidences négatives, l'activité de transport routier de marchandises devrait croître de 60 % d'ici à 2050 selon les estimations.

### *Amendement*

(1) Les incidences néfastes du transport en termes de pollution atmosphérique, d'émissions de gaz à effet de serre, d'accidents, de nuisances sonores et de congestion demeurent un problème pour l'économie, la santé et le bien-être des citoyens européens. ***Les transports représentent actuellement environ 23,2 % du total des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union et, en 2014, le transport routier a été responsable de 72,8 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports de l'Union européenne. Chaque année, dans l'Union, la pollution atmosphérique est responsable de 400 000 morts prématurées, les accidents de la route tuent 26 000 personnes et le coût de la congestion est estimé à 1,1 % du PIB européen.*** En dépit du fait que le transport routier est le principal responsable de ces incidences négatives, l'activité de transport routier de marchandises pourrait croître de 60 % d'ici à 2050 selon les estimations.

## Amendement 2

### Proposition de directive

#### Considérant 2

### *Texte proposé par la Commission*

(2) Réduire les incidences négatives des activités de transport demeure l'un des principaux objectifs de la politique des transports de l'Union. La directive 92/106/CEE<sup>21</sup> du Conseil, qui prévoit des mesures destinées à encourager le développement du transport combiné, est le seul acte législatif de l'Union qui promeut directement la transition vers des modes de transport moins polluants tels que le transport par voies navigables intérieures,

### *Amendement*

(2) Réduire les incidences négatives des activités de transport demeure l'un des principaux objectifs de la politique des transports de l'Union. La directive 92/106/CEE<sup>21</sup> du Conseil, qui prévoit des mesures destinées à encourager le développement du transport combiné, est le seul acte législatif de l'Union qui promeut directement la transition vers des modes de transport moins polluants tels que le transport par voies navigables intérieures, le transport maritime et le rail. ***Afin de***

le transport maritime et le rail.

*continuer à réduire les externalités négatives liées au transport routier de marchandises, il y a lieu d'encourager la recherche et la mise en commun de bonnes pratiques entre les États membres concernant les solutions permettant de déterminer les meilleurs itinéraires, d'optimiser les réseaux, d'améliorer l'efficacité de la charge et de facturer les coûts externes.*

---

<sup>21</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

---

<sup>21</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

### Amendement 3

#### Proposition de directive Considérant 3

##### *Texte proposé par la Commission*

(3) La progression vers l'objectif de reporter sur d'autres modes tels que le chemin de fer ou la voie navigable 30 % des opérations de transport routier de marchandises sur plus de 300 km d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, afin d'optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes plus sobres en énergie, a été plus lente que prévu et, selon les projections actuelles, l'objectif ne sera pas atteint.

##### *Amendement*

(3) La progression vers l'objectif de reporter sur d'autres modes tels que le chemin de fer ou la voie navigable 30 % des opérations de transport routier de marchandises sur plus de 300 km d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, afin d'optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes plus sobres en énergie, a été plus lente que prévu et, selon les projections actuelles, l'objectif ne sera pas atteint. ***Au regard du potentiel encore inexploité du transport combiné, l'amélioration de la présente directive constitue un enjeu important en vue de la contribution de ce secteur à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.***

### Amendement 4

**Proposition de directive**  
**Considérant 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 bis) La présente directive devrait ouvrir la voie à des services de fret intermodaux et multimodaux efficaces offrant des conditions de concurrence équitables pour les différents modes de transport.***

**Amendement 5**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(5) La directive 92/106/CEE devrait être simplifiée et sa mise en œuvre améliorée par un réexamen des incitations économiques au transport combiné, dans le but d'encourager le transfert des marchandises de la route vers des modes plus respectueux de l'environnement, plus sûrs, plus économes en énergie et créant moins de congestion.

(5) La directive 92/106/CEE devrait être simplifiée et sa mise en œuvre améliorée par un réexamen ***et un renforcement*** des incitations économiques au transport combiné, dans le but d'encourager le transfert des marchandises de la route vers des modes ***moins polluants***, plus respectueux de l'environnement, plus sûrs, plus économes en énergie et créant moins de congestion. ***À cet égard, la recherche et la mise en commun de bonnes pratiques en vue du passage de la route au rail devraient être encouragées.***

**Amendement 6**

**Proposition de directive**  
**Considérant 6**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(6) Le volume des transports nationaux intermodaux représente 19,3 % du total des opérations de transport intermodal dans l'union. À l'heure actuelle, ces opérations ne bénéficient pas des mesures de soutien prévues par la directive 92/106/CEE en raison de la portée limitée de la définition du transport combiné. Cependant, l'impact

(6) Le volume des transports nationaux intermodaux représente 19,3 % du total des opérations de transport intermodal dans l'union. À l'heure actuelle, ces opérations ne bénéficient pas des mesures de soutien prévues par la directive 92/106/CEE en raison de la portée limitée de la définition du transport combiné. Cependant, l'impact

négalif des transports routiers nationaux, en particulier les émissions de gaz à effet de serre et les embouteillages, se répercute au-delà des frontières nationales. Par conséquent, il est nécessaire d'étendre le champ d'application de la directive 92/106/CEE aux opérations de transport combiné nationales (à l'intérieur d'un État membre) afin de soutenir la poursuite du développement du transport combiné dans l'Union, et d'accélérer ainsi le transfert modal de la route vers le rail, la voie navigable intérieure et le transport maritime.

négalif des transports routiers nationaux, en particulier les émissions de gaz à effet de serre et les embouteillages, se répercute au-delà des frontières nationales. Par conséquent, il est nécessaire d'étendre le champ d'application de la directive 92/106/CEE aux opérations de transport combiné nationales (à l'intérieur d'un État membre) afin de soutenir la poursuite du développement du transport combiné dans l'Union, et d'accélérer ainsi le transfert modal de la route vers le rail, la voie navigable intérieure et le transport maritime. ***La dérogation aux règles de cabotage demeure toutefois limitée aux opérations de transport combiné internationales effectuées entre plusieurs États membres. Des contrôles effectifs devront être menés par les États membres en vue d'assurer le respect de ces règles et de promouvoir des conditions de travail et sociales harmonisées entre les différents modes de transport et entre les différents États membres.***

#### *Justification*

*L'article 4 de la directive 92/106/CEE concernant la dérogation aux règles de cabotage n'est pas modifié dans la proposition de la Commission. Le champ de la directive étant étendu aux opérations de transport combiné nationales, il convient de clarifier explicitement qu'une telle dérogation ne s'applique pas aux opérations nationales.*

#### **Amendement 7**

#### **Proposition de directive Considérant 8**

##### *Texte proposé par la Commission*

(8) La définition actuelle du transport combiné prévoit des limites de distance pour les segments routiers des opérations de transport combiné, en fonction du mode utilisé pour le segment non routier et, en ce qui concerne le mode ferroviaire, ne fixe aucune limite de distance mais met plutôt en avant la notion de «terminal approprié le

##### *Amendement*

(8) La définition actuelle du transport combiné prévoit des limites de distance pour les segments routiers des opérations de transport combiné, en fonction du mode utilisé pour le segment non routier et, en ce qui concerne le mode ferroviaire, ne fixe aucune limite de distance mais met plutôt en avant la notion de «terminal approprié le



plus proche» pour permettre une certaine souplesse dans des cas spécifiques. Cette définition a soulevé de nombreux problèmes lors de la mise en œuvre en raison d'interprétations diverses et des difficultés tenant spécifiquement à l'établissement des conditions de la mise en œuvre. Il serait bon de lever ces ambiguïtés tout en veillant à conserver une certaine souplesse.

plus proche» pour permettre une certaine souplesse dans des cas spécifiques. Cette définition a soulevé de nombreux problèmes lors de la mise en œuvre en raison d'interprétations diverses et des difficultés tenant spécifiquement à l'établissement des conditions de la mise en œuvre. Il serait bon de lever ces ambiguïtés tout en veillant à conserver une certaine souplesse. ***La Commission devrait préciser les critères qui s'appliquent lors du recours à cette souplesse, afin de garantir des conditions égales d'application entre les États membres. Il convient en particulier de prendre en compte la disponibilité et la performance des infrastructures et des services de transport combiné.***

#### *Justification*

*Cette souplesse est essentielle pour ne pas limiter les possibilités de transport combiné. Il convient toutefois de clarifier les critères encadrant le champ de cette dérogation au niveau de l'Union afin d'éviter des écarts d'interprétation entre les États membres et un traitement inégal des opérateurs au sein du marché intérieur.*

### **Amendement 8**

#### **Proposition de directive Considérant 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 bis) Afin de rendre le transport combiné compétitif et attractif pour les opérateurs, en particulier les très petites entreprises (TPE) et les petites et moyennes entreprises (PME), il convient de réduire autant que possible les charges administratives qui pourraient être liées à la réalisation d'une opération de transport combiné par rapport à une opération de transport unimodal.***

## Amendement 9

### Proposition de directive Considérant 12

*Texte proposé par la Commission*

(12) Le champ des mesures d'aide économique en vigueur, défini dans la directive 92/106/CEE, est très limité: il se compose de mesures fiscales (à savoir le remboursement ou la réduction de taxes) portant uniquement sur le transport combiné rail/route. Ces mesures devraient être étendues aux opérations de transport combiné couvrant le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime. Il convient de soutenir également d'autres types de mesures pertinentes, telles que des mesures de soutien aux investissements dans les infrastructures ou différentes mesures d'aides économiques.

*Amendement*

(12) Le champ des mesures d'aide économique en vigueur, défini dans la directive 92/106/CEE, est très limité: il se compose de mesures fiscales (à savoir le remboursement ou la réduction de taxes) portant uniquement sur le transport combiné rail/route. Ces mesures devraient être étendues aux opérations de transport combiné couvrant le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime. Il convient de soutenir également d'autres types de mesures pertinentes, telles que des mesures de soutien aux investissements dans les infrastructures **et dans les technologies numériques**, ou différentes mesures d'aides économiques.

## Amendement 10

### Proposition de directive Considérant 13

*Texte proposé par la Commission*

(13) Sur le plan des infrastructures, le principal goulet d'étranglement qui entrave le transfert des marchandises de la route vers d'autres modes de transport se situe au niveau du terminal de transbordement. À l'heure actuelle, les terminaux de transbordement sont encore en nombre insuffisant et mal répartis dans l'Union, du moins le long du réseau central existant du RTE-T, la limite de capacité des terminaux de transbordement existants est atteinte **et il faudra augmenter cette capacité pour** répondre à la croissance globale du trafic de marchandises. Investir dans la capacité des terminaux de transbordement peut permettre de réduire l'ensemble des coûts de transbordement et induire ainsi

*Amendement*

(13) Sur le plan des infrastructures, le principal goulet d'étranglement qui entrave le transfert des marchandises de la route vers d'autres modes de transport se situe au niveau du terminal de transbordement. À l'heure actuelle, les terminaux de transbordement sont encore, **dans certains cas**, en nombre insuffisant et mal répartis dans l'Union, du moins le long du réseau central existant du RTE-T, **et la limite de capacité des terminaux de transbordement existants est atteinte, alors que d'autres terminaux ne sont pas exploités en fonction de leurs capacités réelles qui pourraient permettre de** répondre à la croissance globale du trafic de marchandises. Investir dans la capacité des

indirectement un transfert modal, comme cela a été constaté dans certains États membres. ***Les États membres devraient dès lors faire en sorte, en coordination avec les États membres voisins et la Commission, de construire ou de mettre à la disposition des opérateurs de transport un plus grand nombre de terminaux de transbordement pour le transport combiné et une capacité accrue de transbordement. Cela encouragerait le recours aux autres solutions de transport de marchandises et accroîtrait le transfert modal, rendant ainsi le transport combiné plus compétitif que le transport uniquement routier. À tout le moins, l'augmentation de la couverture et de la capacité des terminaux de transbordement devrait être concentrée le long des réseaux central et global existants du RTE-T. En moyenne au moins un terminal de transbordement approprié pour le transport combiné devrait être situé à 150 km au maximum de tout lieu d'expédition dans l'Union.***

#### **Amendement 11**

#### **Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 bis) Les États membres devraient veiller, en coordination avec les États membres voisins et la Commission, à mettre à la disposition des opérateurs de transport un réseau de terminaux efficaces, modernisés et pleinement exploités pour répondre à la demande actuelle et future en infrastructures de transport. Cela permettrait d'encourager le recours aux autres solutions de transport de marchandises et d'accélérer le transfert modal, rendant ainsi le transport combiné plus compétitif que le seul transport routier. À tout le moins, la couverture et la capacité accrue des terminaux de transbordement devraient être concentrées le long des réseaux***

*central et global existants du RTE-T. En moyenne, au moins un terminal de transbordement adapté au transport combiné devrait se trouver à 150 km au maximum à vol d'oiseau de tout lieu d'expédition dans l'Union, en tenant compte également des critères économiques.*

## Amendement 12

### Proposition de directive Considérant 14

#### *Texte proposé par la Commission*

(14) Les États membres devraient mettre en œuvre des mesures de soutien économique supplémentaires, en sus de celles existant déjà, portant spécifiquement sur les différents segments d'un transport combiné de marchandises, afin de réduire la part de la route en encourageant l'utilisation d'autres modes de transport tels que le rail, la voie navigable intérieure et la voie maritime et de diminuer ainsi la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route, les nuisances sonores et les embouteillages. De telles mesures peuvent comprendre la réduction de certaines taxes ou redevances de transport, **de subvention** allouées pour l'utilisation effective d'unités de chargement intermodales dans des opérations de transport combiné, ou le remboursement partiel des coûts de transbordement.

#### *Amendement*

(14) Les États membres devraient mettre en œuvre des mesures de soutien économique supplémentaires, en sus de celles existant déjà, portant spécifiquement sur les différents segments d'un transport combiné de marchandises, afin de réduire la part de la route en encourageant l'utilisation d'autres modes de transport tels que le rail, la voie navigable intérieure et la voie maritime, **ou de réduire le bilan carbone du secteur du transport routier de marchandises**, et de diminuer ainsi la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route, les nuisances sonores et les embouteillages. De telles mesures **devraient s'appliquer principalement aux zones sensibles, telles que les régions montagneuses, les grands nœuds urbains industriels, les connexions transfrontalières et les zones industrielles, qui ne disposent pas de ce type d'infrastructures ni de terminaux de transbordement afin de réduire les goulets d'étranglement et la congestion. Elles** peuvent comprendre la réduction de certaines taxes ou redevances de transport, **des subventions** allouées pour l'utilisation effective d'unités de chargement intermodales dans des opérations de transport combiné, ou le remboursement partiel des coûts de transbordement, **ce qui contribuera à réduire les coûts socio-économiques du transport, ainsi que les**

*risques sanitaires imputables à la pollution et aux nuisances sonores, tout en servant les intérêts des citoyens, des entreprises et de l'environnement.*

### **Amendement 13**

#### **Proposition de directive Considérant 14 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(14 bis) Les États membres devraient mettre en œuvre des mesures supplémentaires en vue de renforcer la performance environnementale, l'efficacité et la durabilité du transport combiné, en encourageant l'utilisation des modes de transport à émissions faibles ou nulles et des carburants alternatifs, en soutenant les actions en faveur de l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables tout au long de la chaîne du transport combiné, et en réduisant les différents types de nuisances liées au transport, telles que le bruit, en particulier dans le secteur ferroviaire et à proximité des zones urbaines.*

### **Amendement 14**

#### **Proposition de directive Considérant 14 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(14 ter) Les différents fonds et programmes de l'Union utilisés pour le financement de la recherche devraient continuer à soutenir les États membres dans la réalisation des objectifs de la présente directive.*

### **Amendement 15**

#### **Proposition de directive**

## Considérant 14 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(14 quater) L'investissement dans la logistique constitue également un levier important pour renforcer la compétitivité du transport combiné. Le recours plus systématique aux solutions numériques, telles que les technologies de l'information et de la communication ou les systèmes connectés intelligents, permettrait de faciliter l'échange de données, d'améliorer l'efficacité et le coût des opérations de transbordement et de réduire les délais.*

## Amendement 16

**Proposition de directive**

**Considérant 14 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(14 quinquies) L'investissement dans la formation de la main-d'œuvre de la chaîne logistique, en particulier celle des terminaux de transbordement, permettrait également de renforcer la compétitivité du transport combiné.*

## Amendement 17

**Proposition de directive**

**Considérant 15**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(15) Les mesures de soutien aux opérations de transport combiné devraient être mises en œuvre conformément aux dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) régissant les aides d'État.*

*(15) Sans préjudice des dispositions relatives aux aides d'État prévues par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE), les mesures de soutien aux opérations de transport combiné devraient bénéficier d'une certaine flexibilité pour favoriser le recours aux aides d'État.*

## Amendement 18

### Proposition de directive Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

(16) *Les* mesures de soutien devraient, *si* besoin *est*, être coordonnées entre les États membres et la Commission.

*Amendement*

(16) *Afin de s'assurer d'éviter d'éventuels chevauchements d'investissements entre États membres géographiquement proches, les* mesures de soutien devraient, *au* besoin, être coordonnées entre les États membres et la Commission *grâce à une coopération étroite entre les autorités compétentes des États membres.*

## Amendement 19

### Proposition de directive Considérant 17

*Texte proposé par la Commission*

(17) Les mesures de soutien devraient par ailleurs être réexaminées régulièrement par les États membres afin de s'assurer de leur efficacité et de leur efficience.

*Amendement*

(17) Les mesures de soutien devraient par ailleurs être réexaminées régulièrement par les États membres afin de s'assurer de leur efficacité et de leur efficience, *et des mesures rectificatives devraient être prises, en tant que de besoin. La Commission devrait fournir, sur la base des informations communiquées par les États membres, une analyse des différentes mesures adoptées dans les États membres, ainsi que de leur efficacité, et favoriser le partage des bonnes pratiques.*

### *Justification*

*La diffusion des bonnes pratiques, c'est-à-dire les mesures de soutien mises en place par les États membres qui se sont révélées particulièrement efficaces, devrait être renforcée afin d'offrir aux États des informations utiles dans leurs choix d'investissements et de mesures de soutien dans le domaine du transport combiné.*

## Amendement 20

### Proposition de directive Considérant 18 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(18 bis)** *Le manque de statistiques comparables et fiables constitue actuellement un frein à l'évaluation du transport combiné dans l'Union et à l'adoption de mesures pour libérer son potentiel.*

## Amendement 21

### Proposition de directive Considérant 19

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(19) Afin de faire face à l'évolution du marché des transports dans l'Union, et notamment du marché des transports combinés, les États membres devraient collecter et transmettre régulièrement à la Commission les données et informations utiles afin que cette dernière présente un rapport au Parlement européen *et* au Conseil sur l'application de la présente directive tous les quatre ans.

(19) Afin de faire face à l'évolution du marché des transports dans l'Union, et notamment du marché des transports combinés, les États membres devraient collecter et transmettre régulièrement à la Commission les données et informations utiles afin que cette dernière présente un rapport au Parlement européen, au Conseil *et aux autorités compétentes des États membres* sur l'application de la présente directive tous les quatre ans.

## Amendement 22

### Proposition de directive Considérant 19 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(19 bis)** *La Commission devrait être responsable de la mise en œuvre adéquate de la présente directive et de la réalisation de l'objectif visant à développer le transport combiné dans l'ensemble de l'Union à l'horizon 2030 et 2050. Pour ce faire, elle devrait évaluer régulièrement*



***l'évolution de la part du transport combiné dans chacun des États membres, sur la base des informations communiquées par ceux-ci, et proposer, le cas échéant, une modification de la présente directive en vue d'atteindre cet objectif paneuropéen.***

*Justification*

*La Commission devrait jouer un rôle plus important dans le suivi des objectifs européens en matière de transport combiné, en adoptant, si nécessaire, des mesures correctives.*

**Amendement 23**

**Proposition de directive  
Considérant 20**

*Texte proposé par la Commission*

(20) La transparence est importante pour toutes les parties concernées par les opérations de transport combiné, en particulier ***celle*** sur lesquelles la présente directive a un impact. Aux fins de cette transparence, et pour faciliter une coopération plus poussée, ***des autorités compétentes devraient être désignées*** dans chaque État membre.

*Amendement*

(20) La transparence est importante pour toutes les parties concernées par les opérations de transport combiné, en particulier ***celles*** sur lesquelles la présente directive a un impact. Aux fins de cette transparence, et pour faciliter une coopération plus poussée, ***une autorité compétente devrait être désignée*** dans chaque État membre.

*Justification*

*En vue d'améliorer la visibilité du point de contact, d'assurer la cohérence dans la mise en œuvre de la directive, de réduire les chevauchements administratifs et de faciliter le suivi de la mise en œuvre, il convient de limiter le nombre des autorités compétentes à une seule par État membre.*

**Amendement 24**

**Proposition de directive  
Considérant 22**

*Texte proposé par la Commission*

(22) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui sont de promouvoir

*Amendement*

(22) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui sont de promouvoir

le transfert modal de la route vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement et, partant, de réduire les externalités négatives du système de transport de l'Union, ne peuvent être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison *principalement* de la nature transfrontière du transport combiné de marchandises, des infrastructures interconnectées et des problèmes que la présente directive vise à traiter, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

le transfert modal de la route vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement et, partant, de réduire les externalités négatives du système de transport de l'Union, ne peuvent être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison *notamment* de la nature transfrontière du transport combiné de marchandises, des infrastructures interconnectées et des problèmes que la présente directive vise à traiter, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

## Amendement 25

### Proposition de directive

#### Article 1 – alinéa 1 – point 6

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 3 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

La distance limite du segment routier peut être dépassée pour les opérations de transport combiné *rail/route*, *lorsque le ou les États membres sur le territoire desquels le segment routier s'effectue l'autorisent, afin d'atteindre le terminal de transport géographiquement le plus proche* qui dispose de la capacité opérationnelle de transbordement requise pour le chargement ou le déchargement du point de vue des équipements de transbordement, de la capacité du terminal et des services de fret *ferroviaire* appropriés.

#### *Amendement*

La distance limite du segment routier peut être dépassée pour les opérations de transport combiné, *afin d'atteindre le terminal de transport géographiquement le plus proche, y compris si celui-ci se trouve dans un autre État membre*, qui dispose de la capacité opérationnelle de transbordement requise pour le chargement ou le déchargement du point de vue des équipements de transbordement, de la capacité du terminal, *des horaires d'ouverture du terminal* et des services de fret appropriés. *En vue d'éviter des divergences d'interprétation entre les États membres, la Commission adopte, pour compléter la présente directive, un acte délégué conformément à l'article 10, point a), établissant les critères selon lesquels les opérateurs de transport*

*combiné peuvent dépasser la distance limite du segment routier pour des opérations de transport combiné. Les États membres sont responsables du respect de ces règles par les opérateurs et transmettent à la Commission les informations nécessaires concernant les autorisations, y compris les motifs justifiant l'octroi de toute dérogation et la durée de celle-ci.*

## **Amendement 26**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

4. Une opération de transport combiné est réputée avoir lieu dans l'Union lorsque l'opération ou la partie de celle-ci se déroulant dans l'Union satisfait aux exigences énoncées aux paragraphes 2 et 3.»

#### *Amendement*

4. Une opération de transport combiné est réputée avoir lieu dans l'Union lorsque l'opération ou la partie de celle-ci se déroulant dans l'Union satisfait aux exigences énoncées aux paragraphes 2 et 3.» ***Une opération de transport combiné peut, aux fins de la présente directive, débuter ou se terminer dans un pays tiers, ou comporter un tronçon dans un pays tiers.***

## **Amendement 27**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1 – point c

#### *Texte proposé par la Commission*

c) le nombre et la couverture géographique des terminaux servant aux opérations de transport combiné et le nombre annuel d'opérations de transbordement effectuées dans ces terminaux;

#### *Amendement*

c) le nombre et la couverture géographique des terminaux servant aux opérations de transport combiné et le nombre annuel d'opérations de transbordement effectuées dans ces terminaux ***au regard de leurs capacités utilisées respectives;***

### *Justification*

*Il faut pouvoir disposer d'informations sur l'emplacement réel et l'accessibilité des terminaux concernés, ainsi que d'une évaluation actualisée de leurs capacités respectives utilisées ou de leur potentiel d'amélioration.*

#### **Amendement 28**

##### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) l'évolution de la part du transport combiné et des différents modes de transport sur le territoire,***

#### **Amendement 29**

##### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

3. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux, pour la première fois au plus tard le [xx/xx/xxx - 9 mois à compter de la date limite de soumission des rapports par les États membres] puis ***deux ans plus tard***, la Commission rédige et soumet un rapport au Parlement européen et ***au Conseil*** sur:

3. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux, ***y compris de données statistiques définies sur la base d'indications et de méthodologies communes à l'échelle de l'Union***, pour la première fois au plus tard le [xx/xx/xxx - 9 mois à compter de la date limite de soumission des rapports par les États membres] puis ***tous les deux ans***, la Commission rédige et soumet un rapport au Parlement européen, ***au Conseil et aux autorités compétentes des États membres*** sur:

### *Justification*

*Le présent amendement souligne l'importance des données statistiques qui doivent être communiquées par les États membres sur la base d'une méthodologie commune à l'échelle de*

*l'Union.*

### **Amendement 30**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 3 – point a

#### *Texte proposé par la Commission*

a) le développement économique du transport combiné, au vu en particulier de l'évolution de la performance environnementale des différents modes de transport;

#### *Amendement*

a) le développement économique du transport combiné, au ***niveau des États membres et de l'Union, au*** vu en particulier de l'évolution de la performance environnementale des différents modes de transport;

### **Amendement 31**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 3 – point c

#### *Texte proposé par la Commission*

c) l'efficacité et l'efficience des mesures d'aide visées à l'article 6,

#### *Amendement*

c) l'efficacité et l'efficience des mesures d'aide visées à l'article 6, ***en précisant les mesures jugées les plus efficaces pour servir l'objectif initial de la présente directive et les meilleures pratiques existantes dans les États membres,***

### **Amendement 32**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 3 – point c bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

***c bis) l'évolution de la part du transport combiné dans chacun des États membres***

*et au niveau de l'Union, en vue de la réalisation des objectifs de l'Union à l'horizon 2030 et 2050,*

*Justification*

*La Commission devrait jouer un rôle plus important dans le suivi des objectifs européens en matière de transport combiné, en adoptant, si nécessaire, des mesures correctives.*

**Amendement 33**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) *la* construction et, *au besoin*, *l'extension* des terminaux de transbordement *pour le transport combiné*;

*Amendement*

a) *l'extension des terminaux de transbordement ou, le cas échéant, la construction de nouveaux terminaux pour le transport combiné. Ces investissements sont précédés d'une étude d'impact dont la finalité est de garantir la réalisation des objectifs de la présente directive et de s'assurer de la pertinence économique et environnementale desdits investissements, en tenant compte des contraintes géographiques et naturelles du territoire concerné. Les États membres privilégient les investissements dans le développement de nouvelles techniques de transbordement et de terminaux de transbordement permettant de réduire les goulots d'étranglement et les zones de congestion;*

**Amendement 34**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) l'accroissement de l'efficacité opérationnelle dans les terminaux existants.

*Amendement*

b) l'accroissement de l'efficacité opérationnelle dans les terminaux existants, ***de telle sorte à disposer dans l'Union d'un réseau de terminaux répondant à la demande en matière de trafic de fret, en soutenant, entres autres, l'intégration des systèmes connectés et l'automatisation des opérations, ainsi que les investissements dans la logistique numérique, les technologies de l'information et de la communication, et les systèmes de transport intelligent.***

**Amendement 35**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres se concertent entre voisins et ***avec*** la Commission pour garantir que, lorsque de telles mesures sont mises en œuvre, la priorité est accordée à une couverture géographique ***équilibrée et suffisante d'installations adaptées*** dans l'Union, et en particulier le long des réseaux central et global du RTE-T, de telle façon qu'aucun point dans l'Union ne soit situé à plus de 150 km d'un tel terminal.

*Amendement*

Les États membres se concertent entre voisins, ***en particulier grâce à une coopération étroite entre leurs autorités compétentes***, et ***consultent*** la Commission pour garantir que, lorsque de telles mesures sont mises en œuvre, la priorité est accordée à une couverture géographique ***suffisante de terminaux de transbordement*** dans ***l'ensemble de*** l'Union, et en particulier le long des réseaux central et global du RTE-T, de telle façon qu'aucun point dans l'Union ne soit situé à plus de 150 km ***à vol d'oiseau*** d'un tel terminal. ***Les États membres peuvent déroger à la règle des 150 km en l'absence de pertinence économique pour de telles installations ou pour des raisons liées aux caractéristiques géographiques ou naturelles d'un territoire donné. Une telle dérogation est dûment justifiée par l'autorité compétente.***

**Amendement 36**

## **Proposition de directive**

### **Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 5 – alinéa 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Les États membres **peuvent prendre des mesures supplémentaires** en vue d'améliorer la compétitivité du transport combiné par rapport à d'autres solutions équivalentes de transport utilisant la route.

#### *Amendement*

**D'ici au 31 décembre 2021**, les États membres **prennent au moins une mesure supplémentaire de nature économique et normative** en vue d'améliorer, **y compris par l'utilisation des technologies**, la compétitivité du transport combiné par rapport à d'autres solutions équivalentes de transport utilisant la route, **en particulier pour réduire les délais et les coûts des opérations de transbordement**.

#### *Justification*

*Le présent amendement est destiné à engager davantage les États membres dans la définition de politiques et de mesures visant à promouvoir et à développer le transport combiné. Ces politiques et mesures devraient être à la fois économiques et normatives, et leur mise en œuvre devrait reposer avant tout sur les technologies.*

## **Amendement 37**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 5 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

De telles mesures peuvent porter sur n'importe quelle composante d'une opération de transport combiné, telle que le segment routier ou non routier, y compris sur le véhicule utilisé sur le segment en question, ou l'unité de chargement ou encore les opérations de transbordement.

#### *Amendement*

De telles mesures peuvent porter sur n'importe quelle composante d'une opération de transport combiné, telle que le segment routier ou non routier, y compris sur le véhicule utilisé sur le segment en question, ou l'unité de chargement ou encore les opérations de transbordement **et la formation de la main d'œuvre**.

## **Amendement 38**

### **Proposition de directive**



**Article 1 – alinéa 1 – point 9**  
Directive 92/106/CEE  
Article 6 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5 bis.** *D’ici au 31 décembre 2021, les États membres prennent au moins une mesure supplémentaire visant à réduire l’incidence du fret sur l’environnement et la santé publique, en promouvant par exemple l’efficacité des véhicules, l’utilisation de carburants alternatifs et moins polluants, le recours aux sources d’énergie renouvelables, y compris dans les terminaux, et une utilisation plus efficace des réseaux de transport grâce au déploiement de technologies de l’information et de la communication.*

#### **Amendement 39**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 9**  
Directive 92/106/CEE  
Article 6 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

6. Les États membres **font rapport à la Commission sur les mesures prises en application du présent article en les détaillant.**

6. Les États membres **évaluent les incidences de ces mesures de soutien, réévaluent leurs besoins au moins tous les quatre ans et, si nécessaire, adaptent lesdites mesures.**

#### **Amendement 40**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 9**  
Directive 92/106/CEE  
Article 6 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

7. Les États membres **évaluent les incidences de ces mesures de soutien, réévaluent leurs besoins au moins tous les quatre ans et, si nécessaire, adaptent les**

7. Les États membres **notifient à la Commission, dans le respect des conditions précisées à l’article 5, paragraphe 1, les mesures adoptées en**

*mesures.*

*application du présent article en les détaillant et en précisant leurs effets, et l'informent de toute mesure corrective éventuelle adoptée ou envisagée, avec un calendrier précis.*

## **Amendement 41**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 8

#### *Texte proposé par la Commission*

8. Les États membres font en sorte que des mesures de soutien au transport combiné visent à réduire la part de la route dans le transport de marchandises et à encourager l'utilisation d'autres modes de transport tels que le rail, la voie navigable intérieure et la voie maritime et, partant, à diminuer la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route, les nuisances sonores et les embouteillages.»;

#### *Amendement*

8. Les États membres font en sorte que des mesures de soutien au transport combiné visent à réduire la part de la route dans le transport de marchandises et à encourager l'utilisation d'autres modes de transport tels que le rail, la voie navigable intérieure et la voie maritime, ***les véhicules à faible niveau d'émissions, ou le recours à des carburants alternatifs à plus faible intensité d'émissions, tels que les biocarburants, l'électricité provenant de sources renouvelables, le gaz naturel ou les piles à combustible à hydrogène*** et, partant, à diminuer la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route, les nuisances sonores et les embouteillages.

#### *Justification*

*L'un des objectifs principaux de la directive étant de réduire les émissions de polluants atmosphériques, il convient d'encourager le recours à des véhicules et des carburants à plus faible niveau d'émissions, notamment sur le segment routier. Les poids lourds sobres en carbone présentent un fort potentiel de décarbonisation des transports.*

## **Amendement 42**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 11**

Directive 92/106/CEE

Article 9 bis – paragraphe 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les États membres désignent une ***ou plusieurs autorités compétentes chargées*** de veiller à la mise en œuvre de la présente directive et d'agir comme point de contact principal pour sa mise en œuvre.

Les États membres désignent une ***autorité compétente chargée*** de veiller à la mise en œuvre de la présente directive et d'agir comme point de contact principal pour sa mise en œuvre.

*Justification*

*En vue d'améliorer la visibilité du point de contact, d'assurer la cohérence dans la mise en œuvre de la directive, de réduire les chevauchements administratifs et de faciliter le suivi de la mise en œuvre, il convient de limiter le nombre des autorités compétentes à une seule par État membre.*

**Amendement 43**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 11**

Directive 92/106/CEE

Article 9 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Chaque État membre fait savoir aux autres États membres et à la Commission ***quelles sont les autorités compétentes visées*** au premier alinéa.

Chaque État membre fait savoir aux autres États membres et à la Commission ***quelle est l'autorité compétente visée*** au premier alinéa.

*Justification*

*En vue d'améliorer la visibilité du point de contact, d'assurer la cohérence dans la mise en œuvre de la directive, de réduire les chevauchements administratifs et de faciliter le suivi de la mise en œuvre, il convient de limiter le nombre des autorités compétentes à une seule par État membre.*

**Amendement 44**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 11**

Directive 92/106/CEE

Article 9 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales compétentes coopèrent entre elles. À cette fin, les États membres veillent à ce que les autorités compétentes se communiquent mutuellement les informations requises pour l'application de la présente directive. En ce qui concerne les informations échangées, l'autorité qui les reçoit assure le même niveau de confidentialité que l'autorité qui les fournit.

2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales compétentes coopèrent entre elles, ***notamment en vue d'améliorer les connexions transfrontalières et d'assurer la continuité, ainsi que la cohérence, des investissements réalisés de part et d'autre des frontières***. À cette fin, les États membres veillent à ce que les autorités compétentes se communiquent mutuellement les informations requises pour l'application de la présente directive. En ce qui concerne les informations échangées, l'autorité qui les reçoit assure le même niveau de confidentialité que l'autorité qui les fournit.

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres
<b>Références</b>	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 29.11.2017
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 29.11.2017
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Michel Dantin 29.1.2018
<b>Examen en commission</b>	19.3.2018
<b>Date de l'adoption</b>	17.5.2018
<b>Résultat du vote final</b>	+: 53 -: 1 0: 3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Bart Staes, Tiemo Wölken
<b>Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final</b>	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

53	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Boleslaw G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
Verts/ALE	Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
GUE/NGL	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention