



Document de séance

A8-0259/2018

19.7.2018

*****I**

RAPPORT

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))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteuse: Daniela Aiuto

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	47
AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE.....	51
PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND.....	79
VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND..	80

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2017)0648),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0391/2017),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis motivé soumis par le Parlement suédois, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 19 avril 2018¹,
 - après consultation du Comité européen des régions,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A8-0259/2018),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ Non encore paru au Journal officiel.

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) **L'objectif général de la présente directive est de créer un réseau de transport multimodal économe en ressources et de réduire** 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.

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 du Conseil²¹, 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.

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 du Conseil²¹, 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 continuer à réduire les effets négatifs du 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.

²¹ 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).

²¹ 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, ***doit être réalisée au moyen de gains d'efficience et d'améliorations des infrastructures dans les secteurs du transport ferroviaire et fluvial.***

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

4) La directive 92/106/CEE a contribué à l'élaboration de la politique de l'Union en matière de transport combiné et a permis de libérer la route d'un volume de fret considérable. Des lacunes dans la mise en œuvre de cette directive, en raison notamment de libellés ambigus et de dispositions obsolètes, ainsi que de la

Amendement

4) La directive 92/106/CEE a contribué à l'élaboration de la politique de l'Union en matière de transport combiné et a permis de libérer la route d'un volume de fret considérable. Des lacunes dans la mise en œuvre de cette directive, en raison notamment de libellés ambigus et de dispositions obsolètes, ainsi que de la

portée limitée des mesures de soutien qu'elle prévoit, ont notablement amoindri ses effets.

portée limitée des mesures de soutien qu'elle prévoit, ***ainsi que d'obstacles bureaucratiques et protectionnistes au sein du secteur ferroviaire***, ont notablement amoindri ses effets.

Amendement 5

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 6

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 des incitations économiques au transport combiné, dans le but ***d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire et fluvial face au transport routier.***

Amendement 7

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

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 négatif 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.

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 négatif 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 international 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.*

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis) Pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, les segments routiers d'une opération de transport combiné devraient être couverts par le règlement (CE) n° 1071/2009^{1 bis} du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 1072/2009^{1 ter} du Parlement européen et du Conseil s'ils font partie, respectivement, d'une opération de transport international ou d'une opération de transport national. Il

est également nécessaire de garantir la protection sociale des chauffeurs qui exercent leurs activités dans un autre État membre. Les dispositions sur le détachement des chauffeurs prévues par la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil^{1 quater} et celles sur l'exécution de ces dispositions prévues par la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil^{1 quinquies} devraient s'appliquer aux transporteurs qui opèrent sur les segments routiers d'opérations de transport combiné. Les segments routiers devraient être considérés comme une partie intégrante d'une opération unique de transport combiné. En particulier, les dispositions sur les opérations de transport international prévues par ces directives devraient s'appliquer aux segments qui font partie d'une opération de transport combiné international. Par ailleurs, dans le cas des opérations de cabotage, les dispositions sur le cabotage prévues par le règlement (CE) n° 1072/2009 devraient s'appliquer aux segments routiers qui font partie d'une opération de transport combiné national.

^{1 bis} Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

^{1 ter} Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

^{1 quater} Directive 96/71/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du

21.1.1997, p. 1).

1 quinquies Directive 2014/67/UE du Parlement Européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI») (JO L 159 du 28.5.2014, p. 11).

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 bis) Il est nécessaire de clarifier qu'il est permis aux remorques et semi-remorques grutables d'avoir un poids brut de 44 tonnes si les unités de chargement sont identifiées conformément aux normes internationales ISO 6346 et EN 13044.

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

11) L'apposition de cachets pour prouver qu'une opération de transport combiné a été exécutée est obsolète et empêche l'application effective ou la vérification de l'éligibilité des mesures prévues par la directive 92/106/CEE. Il convient de préciser les éléments requis pour prouver l'existence d'un transport combiné, ainsi que les moyens par lesquels cette preuve peut être apportée. Il convient

11) L'apposition de cachets pour prouver qu'une opération de transport combiné a été exécutée est obsolète et empêche l'application effective ou la vérification de l'éligibilité des mesures prévues par la directive 92/106/CEE. Il convient de préciser les éléments requis pour prouver l'existence d'un transport combiné, ainsi que les moyens par lesquels cette preuve peut être apportée. Il convient

d'encourager l'utilisation et la communication d'informations de transport au format électronique, ce qui devrait simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes. Il convient que le format utilisé soit fiable et authentique. Le cadre réglementaire et les initiatives visant à simplifier les procédures administratives, ainsi que la numérisation des informations de transport, devraient tenir compte des évolutions au niveau de l'Union.

d'encourager l'utilisation et la communication d'informations de transport au format électronique, ce qui devrait simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes *afin de supprimer progressivement à l'avenir le recours aux documents sur support papier*. Il convient que le format utilisé soit fiable et authentique. Le cadre réglementaire et les initiatives visant à simplifier les procédures administratives, ainsi que la numérisation des informations de transport, devraient tenir compte des évolutions au niveau de l'Union.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11 bis) Dans l'optique de rendre le transport combiné compétitif et attractif aux opérateurs, en particulier les très petites entreprises (TPE) et les petites et moyennes entreprises (PME), il convient de réduire au maximum la surcharge administrative que peut comporter la réalisation d'une opération de transport combiné par rapport à une opération de transport unimodal.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

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

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.

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.

En ce qui concerne les technologies numériques, il serait nécessaire de prévoir une période de transition pour la dématérialisation des documents devant attester de l'exécution de l'opération de transport combiné. Pendant cette période, les instruments des autorités chargées du contrôle devraient subir une mise à niveau technologique. Les États membres devraient privilégier les investissements dans les terminaux de transbordement qui permettent de réduire la congestion des axes routiers, d'atténuer l'isolement des zones industrielles souffrant d'un déficit d'infrastructures de ce type, ainsi que d'améliorer l'accessibilité et la connectivité physique et numérique des installations de manutention des marchandises.

Amendement 13

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

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, *et est aggravé par la non-application cohérente du RTE-T*. 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

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 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.

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 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, ***d'étendre si nécessaire les terminaux de transbordement existants et*** 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 ***ou d'installer des points de transbordement dans les zones où ils sont nécessaires***. 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. ***Le transport combiné devrait bénéficier des recettes générées par la perception de redevances pour coûts externes prévues à l'article 2 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}.***

^{1 bis} ***Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.07.1999, p. 42).***

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

13 bis) Les États membres devraient privilégier les investissements dans les terminaux de transbordement permettant de réduire les goulets d'étranglement et zones de congestion, notamment à proximité des zones urbaines et périurbaines, de favoriser la traversée des obstacles naturels tels que les zones montagneuses, de renforcer les connexions transfrontalières, de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'assurer le désenclavement de zones industrielles en manque d'infrastructures.

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 14

Texte proposé par la Commission

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 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

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, ***et de stimuler et renforcer la numérisation du secteur et le marché intérieur.*** De telles mesures peuvent comprendre, ***entre autres,*** la réduction de certaines taxes ou redevances de transport, de subvention allouées pour l'utilisation effective d'unités de chargement intermodales dans des

transbordement.

opérations de transport combiné, ou le remboursement partiel des coûts de transbordement. *Ces mesures pourraient comprendre la promotion de l'intégration des systèmes connectés et l'automatisation des opérations, ainsi que les investissements dans la logistique numérique, les systèmes innovants de manutention du fret, les technologies de l'information et de la communication et les systèmes de transport intelligent, en vue de faciliter les flux d'informations. Ces mesures pourraient également comprendre le renforcement de la performance environnementale, de l'efficacité et de la durabilité du transport combiné, en encourageant l'utilisation des véhicules propres ou à faible niveau d'émissions et des carburants alternatifs, en soutenant les efforts déployés pour renforcer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables tout au long de la chaîne du transport combiné et en réduisant les divers types de nuisances liées au transport telles que le bruit.*

Amendement 16

Proposition de directive Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

14 bis) 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 17

Proposition de directive

Considérant 14 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

14 ter) 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 18

Proposition de directive

Considérant 14 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

14 quater) 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 19

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) 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. **Les aides d'État facilitent le développement des activités économiques quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun au sens de l'article 107, paragraphe 3,**

point c), du TFUE, et constituent un outil utile pour promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun au sens de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE. C'est pourquoi la Commission devrait envisager dans de tels cas d'exempter partiellement les États membres de l'obligation d'informer la Commission visée à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

Amendement 20

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 21

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 leur incidence globale sur le secteur européen des transports, comme il ressort de la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions, devrait être évaluée. Des mesures rectificatives devraient être prises au besoin. La Commission devrait effectuer, sur la base des informations communiquées par les États membres, une évaluation des*

différentes mesures adoptées par les États membres, ainsi que de leur efficacité, et favoriser le partage des bonnes pratiques.

Amendement 22

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 23

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 24

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 consistant 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.

Amendement 25

Proposition de directive Considérant 22

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

22) Étant donné que les objectifs de la présente directive, ***à savoir rendre le transport combiné compétitif vis-à-vis du transport par la route***, 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.

Amendement 26

Proposition de directive Article 1 – alinéa 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

a) dans une remorque ou une semi-remorque, avec ou sans tracteur, une caisse mobile ou un conteneur, identifiés conformément au système d'identification institué en vertu de normes internationales ISO 6346 et EN 13044, dans le cadre de laquelle l'unité de chargement est transbordée entre les différents modes de transport; ou

Amendement

a) dans une remorque ou une semi-remorque, avec ou sans tracteur, une caisse mobile ou un conteneur, identifiés conformément au système d'identification institué en vertu de normes internationales ISO 6346 et EN 13044, **y compris les semi-remorques grutables ayant un poids brut maximal autorisé de 44 tonnes**, dans le cadre de laquelle l'unité de chargement **intermodale non accompagnée** est transbordée entre les différents modes de transport (**opération de transport combiné non accompagné**); ou

Amendement 27

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) par un véhicule routier qui est transporté par rail, voie navigable intérieure ou mer pour ce qui concerne le segment non routier du trajet.

Amendement

b) par un véhicule routier qui est **accompagné par son chauffeur et** transporté par rail, voie navigable intérieure ou mer pour ce qui concerne le segment non routier du trajet (**opération de transport accompagné**).

Amendement 28

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Par dérogation, le point a) du présent paragraphe couvre aussi jusqu'au [JO: veuillez insérer la date correspondant à

5 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive] les remorques et semi-remorques non grutables en transport combiné non accompagné qui ne sont pas identifiées conformément au régime d'identification créé conformément aux normes internationales ISO 6346 et EN 13044.

Amendement 29

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les segments non routiers effectués par voie navigable intérieure ou par mer, pour lesquels il n'existe pas de solution de transport par route équivalente ou **qui sont inévitables dans une opération de transport** commercialement viable, ne sont pas pris en considération aux fins des opérations de transport combiné.

Amendement

Les segments non routiers effectués par voie navigable intérieure ou par mer, pour lesquels il n'existe pas de solution de transport par route équivalente ou commercialement viable, ne sont pas pris en considération aux fins des opérations de transport combiné.

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Chaque segment routier visé au paragraphe 2 n'excède pas **la plus grande des distances suivantes** sur le territoire de l'Union:

- a) **150 kilomètres à vol d'oiseau;**
- b) **20 % de la distance à vol d'oiseau entre le point de chargement pour le segment initial et le point de déchargement pour le segment final, lorsque cela représente une distance**

Amendement

Chaque segment routier visé au paragraphe 2 n'excède pas **150 km de distance** sur le territoire de l'Union.

supérieure à celle visée au point a).

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 3 – alinéa 3

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

Le dépassement de la distance limite du segment routier précisée dans le présent paragraphe pour les opérations de transport combiné rail/route est autorisé par le ou les États membres sur le territoire desquels le segment routier s'effectue, si ce dépassement est nécessaire afin d'atteindre le terminal de transport ou point de transbordement 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, des horaires d'ouverture du terminal et des services de fret ferroviaire appropriés, en l'absence d'un terminal ou d'un point de transbordement remplissant toutes ces conditions et situé avant la limite de distance. Un tel dépassement devrait être dûment justifié conformément à l'article 3, paragraphe 2, point e bis). Les États membres peuvent réduire la distance de 150 km du segment routier d'une proportion pouvant aller jusqu'à 50 % dans le cas des opérations de transport combiné rail/route sur une partie précisément définie de leur territoire pour des motifs écologiques, pour autant qu'un terminal adéquat se trouve dans le rayon kilométrique.

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

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. ***Aux fins de la présente directive, le segment routier et/ou non routier ou la partie de ce segment qui a lieu en dehors du territoire de l'Union n'est pas considéré comme faisant partie de l'opération de transport combiné.***

Amendement 33

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres font en sorte que le transport routier soit considéré comme faisant partie d'une opération de transport combiné régie par la présente directive uniquement si le transporteur peut ***produire des preuves attestant*** clairement que ce transport routier constitue un segment routier d'une opération de transport combiné, ***y compris le transport d'unités de chargement vides avant et après le transport de marchandises.***

Amendement

1. Les États membres font en sorte que le transport routier soit considéré comme faisant partie d'une opération de transport combiné régie par la présente directive uniquement si le transporteur peut ***fournir des informations prouvant*** clairement que ce transport routier constitue un segment routier d'une opération de transport combiné ***et si ces informations sont dûment transmises au transporteur effectuant l'opération de transport avant le début de l'opération.***

Amendement 34

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. *Les* preuves visées au paragraphe 1 comprennent les **informations suivantes** pour chaque opération de transport combiné:

Amendement

2. **Pour être considérées comme des** preuves **irréfutables, les informations** visées au paragraphe 1 **sont présentées ou transmises dans le format visé au paragraphe 5 et** comprennent les **éléments suivants** pour chaque opération de transport combiné:

Amendement 35

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) s'ils diffèrent de ceux de l'expéditeur, le nom, l'adresse, les coordonnées et la signature de l'opérateur responsable de l'itinéraire de l'opération de transport combiné;

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) si cette distance dépasse les limites visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, une justification conformément aux critères prévus au dernier alinéa dudit paragraphe;

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point f

Texte proposé par la Commission

f) une description, signée par *l'expéditeur, de l'itinéraire de l'opération de transport combiné* comportant au moins les informations suivantes pour chaque segment du trajet à l'intérieur l'Union, y compris pour chaque mode de transport utilisé pour le segment non routier:

Amendement

f) une description *de l'itinéraire de l'opération de transport combiné*, signée par *l'opérateur responsable de la planification, pour laquelle la signature peut désigner une signature électronique*, comportant au moins les informations suivantes pour chaque segment du trajet à l'intérieur l'Union, y compris pour chaque mode de transport utilisé pour le segment non routier:

Amendement 38

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point f – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

– ii) le nom, l'adresse et les coordonnées du transporteur;

Amendement

– ii) le nom, l'adresse et les coordonnées du **ou des** transporteur(s);

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point h – sous-point i

Texte proposé par la Commission

– i) *le lieu de transbordement vers le mode non routier;*

Amendement

supprimé

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point h – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

– ii) la longueur du segment routier initial, *à vol d’oiseau*, entre le lieu d’expédition et le premier terminal de transbordement;

Amendement

– ii) la longueur du segment routier initial entre le lieu d’expédition et le premier terminal *de transport ou le premier point* de transbordement;

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point h – sous-point iii

Texte proposé par la Commission

– iii) une fois le segment routier initial terminé, une signature du transporteur confirmant que l’opération de transport par la route a été effectuée;

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point i – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

– ii) la longueur du segment routier final, *à vol d’oiseau*, entre le lieu de transbordement et le lieu où s’achève l’opération de transport combiné dans l’Union;

Amendement

– ii) la longueur du segment routier final entre le lieu de transbordement et le lieu où s’achève l’opération de transport combiné dans l’Union;

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point j – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

– ii) lorsque c'est possible, une signature ou un cachet des autorités ferroviaires ou **portuaires compétentes** dans les terminaux (gare ferroviaire ou port) utilisés le long du trajet non routier, confirmant que la partie du segment non routier en question a été achevée.

Amendement

– ii) lorsque c'est possible, une signature ou un cachet des autorités ferroviaires ou **de l'organe compétent** dans les terminaux (gare ferroviaire ou port) utilisés le long du trajet non routier, confirmant que la partie du segment non routier en question a été achevée.

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 2 – point j bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

j bis) lorsque la distance limite pour le segment routier est dépassée conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, troisième alinéa, les raisons justifiant ce dépassement.

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. La preuve visée au paragraphe 1 est apportée ou communiquée sur demande de l'agent chargé du contrôle de l'État membre dans lequel le contrôle est effectué. Dans le cas de contrôles routiers, elle est présentée au moment du contrôle. Elle est rédigée dans la langue officielle de cet État membre ou en anglais. Au cours d'un contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou

4. La preuve visée au paragraphe 1 est apportée ou communiquée sur demande de l'agent chargé du contrôle de l'État membre dans lequel le contrôle est effectué ***et au format visé au paragraphe 5***. Dans le cas de contrôles routiers, elle est présentée au moment du contrôle, ***et dans un délai maximum de 45 minutes***. ***Si elle ne peut être mise à disposition au moment du contrôle routier, les signatures visées au paragraphe 2, point h) sous iii) et au***

entité susceptible de l'aider à fournir *la preuve visée* au paragraphe 2.

point j) sont présentées ou transmises dans un délai de 5 jours ouvrables à partir de la date du contrôle à l'autorité compétente de l'État membre concerné. La preuve est rédigée dans la langue officielle de cet État membre ou en anglais. Au cours d'un contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité susceptible de l'aider à fournir *les informations visées* au paragraphe 2.

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La preuve peut être apportée au moyen *d'un document de transport satisfaisant aux exigences prévues à l'article 6 du règlement du Conseil n° 11, ou au moyen d'autres documents de transport existants* tels que la lettre de voiture visée par la «*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*» (CMR) ou le document de transport visé par les «*Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises*» (CIM).

Amendement

La preuve peut être apportée au moyen de documents de transport existants tels que la lettre de voiture visée par *les conventions nationales ou internationales de transport existantes, jusqu'à ce qu'un format standardisé soit fixé par la Commission au moyen d'actes d'exécution.*

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 5 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Une telle preuve peut être présentée ou transmise par voie électronique, dans un

Amendement

Une telle preuve peut être présentée ou transmise par voie électronique, dans un

format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, notamment en complétant la lettre de voiture électronique visée par *la «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route» (eCMR) pour le segment routier du trajet.*

format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, notamment en complétant la lettre de voiture électronique visée par *une convention nationale ou internationale de transport existante. Les autorités des États membres sont tenues d'accepter les informations électroniques liées à la preuve. Lorsque les échanges d'informations entre autorités et opérateurs se font à l'aide d'outils électroniques, lesdits échanges et le stockage de ces informations se font à l'aide de techniques de traitement électronique des données.*

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 5 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres se dirigent vers une dématérialisation progressive de la documentation, et prévoient une période de transition jusqu'au complet abandon du format papier.

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 92/106/CEE

Article 3 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. Aux fins des contrôles routiers, une divergence entre l'opération de transport et la preuve fournie, notamment en ce qui concerne les informations relatives à l'itinéraire visées au paragraphe 2, **point g**), est permise si elle est dûment justifiée, dans des circonstances

6. Aux fins des contrôles routiers, une divergence entre l'opération de transport et la preuve fournie, notamment en ce qui concerne les informations relatives à l'itinéraire visées au paragraphe 2, **points f), h) et i**), est permise si elle est dûment justifiée, dans des circonstances

exceptionnelles qui échappent au contrôle du ou des transporteurs et entraînent des changements dans l'opération de transport combiné. Dans ce cas, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité susceptible de fournir une justification supplémentaire de cette divergence entre la preuve apportée et le déroulement réel de l'opération.

exceptionnelles qui échappent au contrôle du ou des transporteurs et entraînent des changements dans l'opération de transport combiné. Dans ce cas, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité susceptible de fournir une justification supplémentaire de cette divergence entre la preuve apportée et le déroulement réel de l'opération.

Amendement 50

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres transmettent à la Commission la première fois au plus tard le [xx/xx/xxxx - **18** mois à compter de la date de transposition de la présente directive] et ensuite tous les deux ans, un rapport contenant les informations suivantes concernant les opérations de transport combiné visées par la présente directive et se déroulant sur leur territoire:

Amendement

1. Les États membres transmettent à la Commission la première fois au plus tard le [xx/xx/xxxx - **12** mois à compter de la date de transposition de la présente directive] et ensuite tous les deux ans, un rapport contenant les informations suivantes concernant les opérations de transport combiné visées par la présente directive et se déroulant sur leur territoire:

Amendement 51

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) les **liaisons** du réseau de transport national et transfrontalier **utilisées** dans des opérations de transport combiné;

Amendement

a) les **corridors** du réseau de transport national et transfrontalier **utilisés** dans des opérations de transport combiné;

Amendement 52

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) le volume en équivalent vingt pieds (EVP) et en tonnes-kilomètres des opérations de transport combiné par type (rail, *route*/voie navigable intérieure, *etc.*) et par couverture géographique (nationales et à l'intérieur de l'Union);

Amendement

b) le volume ***total et annuel*** en équivalent vingt pieds (EVP) et en tonnes-kilomètres des opérations de transport combiné par type (***segment routier/non routier, à savoir par rail, voie navigable intérieure, voie maritime***) et par couverture géographique (nationales et à l'intérieur de l'Union);

Amendement 53

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

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 ***de transbordements réalisés au moyen de technologies bimodales et la couverture géographique de ces points de transbordement, ainsi que le nombre, la localisation*** et la couverture géographique des terminaux servant aux opérations de transport combiné, ***avec une ventilation des types d'opérations pour chaque terminal (segment routier/non routier, à savoir par rail, voie navigable intérieure, voie maritime)*** et le nombre annuel d'opérations de transbordement effectuées ***ainsi qu'une évaluation de la capacité utilisée*** dans *les* terminaux;

Amendement 54

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

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 55

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) une vue d'ensemble des mesures nationales de soutien appliquées et envisagées, y compris le recours à ces mesures et une évaluation de leur impact.

d) une vue d'ensemble des mesures nationales de soutien appliquées et envisagées, y compris le recours à ces mesures et une évaluation de leur impact ***sur l'utilisation du transport combiné, de leur effet sur la durabilité sociale et environnementale, sur les goulets d'étranglement, sur la congestion routière et sur la sécurité et l'efficacité des transports.***

Amendement 56

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) le nombre et la localisation géographique des opérations dépassant la distance limite du segment routier visée à l'article 1^{er}, paragraphe 3.

Amendement 57

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d ter) les origines et destinations, à l'échelon NUTS 3, des flux de marchandises sur les routes du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil.*

** Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).*

Justification

Les États membres collectent, directement ou par le truchement d'organes qu'ils désignent, des informations sur les flux de marchandises sur les principaux axes routiers européens. Tout en préservant la confidentialité des informations commerciales des transporteurs routiers, cette mesure faciliterait la conception de nouveaux services de transport combiné et encouragerait la transition modale.

Amendement 58

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. La Commission publie les données transmises par les États membres sous une forme qui permette de faire des comparaisons entre les États membres.

Amendement 59

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Directive 92/106/CEE
Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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 tous les deux ans, la Commission rédige et soumet un rapport au Parlement européen et **au Conseil** sur:

Amendement

3. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux, **et de données statistiques établies sur la base d'indications et de méthodes 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:

Amendement 60

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 4
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 61

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 4
Directive 92/106/CEE
Article 5 – paragraphe 3 – point c

Texte proposé par la Commission

c) l'efficacité et l'efficience des

Amendement

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

mesures d'aide visées à l'article 6,

précisant les mesures qu'elle juge les plus efficaces pour servir l'objectif initial de la présente directive et les meilleures pratiques existantes dans les États membres,

Amendement 62

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

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 en matière de transports à l'horizon 2030 et 2050,

Amendement 63

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 92/106/CEE

Article 5 – paragraphe 3 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) d'éventuelles futures mesures, y compris la révision de la définition du transport combiné tel que défini à l'article 1^{er}, et une adaptation de la liste des mesures prévues à l'article 6.

d) d'éventuelles futures mesures, y compris la révision de la définition du transport combiné tel que défini à l'article 1^{er}, *des améliorations de la collecte et de la publication de ces données au niveau de l'Union*, et une adaptation de la liste des mesures prévues à l'article 6, *y compris d'éventuelles modifications des règles en matière d'aides d'État.*

Amendement 64

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau)

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte en vigueur

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les taxes indiquées au paragraphe 3, qui sont applicables aux véhicules routiers (camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques) lorsqu'ils sont acheminés en transport combiné, soient réduites ou remboursées, soit forfaitairement, soit au prorata des parcours que ces véhicules effectuent par chemin de fer, dans les limites, aux conditions et selon les modalités qu'ils fixent après avoir consulté la Commission.

Amendement

(4 bis) À l'article 6, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les taxes indiquées au paragraphe 3, qui sont applicables aux véhicules routiers (camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques, **conteneurs transportés par voies intérieures navigables ou unités de chargement multimodales**) lorsqu'ils sont acheminés en transport combiné, soient réduites ou remboursées, soit forfaitairement, soit au prorata des parcours que ces véhicules effectuent par chemin de fer **ou voie intérieure navigable**, dans les limites, aux conditions et selon les modalités qu'ils fixent après avoir consulté la Commission.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Amendement 65

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 ter (nouveau)

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte en vigueur

Les réductions ou les remboursements visés au premier alinéa sont accordés par l'État d'immatriculation des véhicules sur la base des parcours par chemin de fer effectués à l'intérieur de cet État.

Amendement

(4 ter) À l'article 6, paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les réductions ou les remboursements visés au premier alinéa sont accordés par l'État d'immatriculation des véhicules sur la base des parcours par chemin de fer **ou voie intérieure navigable** effectués à l'intérieur de cet État.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Amendement 66

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 quater (nouveau)

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 3

Texte en vigueur

Toutefois, les États membres peuvent accorder ces réductions ou remboursements en tenant compte des parcours par chemin de fer effectués soit partiellement, soit en totalité, en dehors de l'État membre d'immatriculation des véhicules.

Amendement

(4 quater) À l'article 6, paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Toutefois, les États membres peuvent accorder ces réductions ou remboursements en tenant compte des parcours par chemin de fer **ou voie intérieure navigable** effectués soit partiellement, soit en totalité, en dehors de l'État membre d'immatriculation des véhicules.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Amendement 67

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

4. Si nécessaire aux fins de la réalisation de l'objectif visé au paragraphe 8, les États membres prennent les mesures nécessaires pour soutenir les investissements dans les terminaux de transbordement en ce qui concerne:

Amendement

4. Si nécessaire aux fins de la réalisation de l'objectif visé au paragraphe 8, les États membres prennent les mesures nécessaires pour soutenir les investissements dans les terminaux de **transport et points de** transbordement en ce qui concerne:

Amendement 68

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1 – 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) la construction, *dans les zones où aucune installation adaptée n'est disponible dans les limites de distance visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de terminaux de transport ou l'installation de points de* transbordement pour le transport combiné *à moins que ces installations ne soient pas nécessaires en raison de leur non-pertinence économique ou pour des raisons liées aux caractéristiques géographiques ou naturelles d'une zone donnée;*

Amendement 69

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) l'expansion, dans les zones où davantage de capacité en termes de terminal est nécessaire, des terminaux existants ou l'installation de points de transbordement supplémentaires et, à la suite d'une évaluation des incidences économiques montrant que le marché ne serait pas affecté négativement et que de nouveaux terminaux sont nécessaires, et à condition que les préoccupations d'ordre environnemental aient été prises en considération, la construction de nouveaux terminaux pour le transport combiné;

Amendement 70

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1 – 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, **y compris en assurant l'accès à ces terminaux.**

Amendement 71

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les mesures d'appui au transport combiné sont jugées compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du TFUE et exonérées de l'obligation d'information visée à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, pour autant qu'elles ne s'élèvent pas à plus de 35 % du coût total de l'opération.

Amendement 72

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

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 plus **loin** d'un tel terminal **que la limite visée à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a).** **Lorsqu'ils prennent les mesures visées au présent paragraphe, les États**

membres tiennent dûment compte de la nécessité:

a) de réduire la congestion, en particulier à proximité des zones urbaines et périurbaines ou dans les zones confrontées à des contraintes naturelles;

b) d'améliorer les connexions transfrontalières;

c) de pallier l'isolement des zones manquant d'infrastructures tout en tenant compte des besoins et contraintes spécifiques des régions périphériques et ultrapériphériques;

d) d'améliorer l'accessibilité et la connectivité notamment en ce qui concerne l'infrastructure d'accès aux terminaux de transbordement; et

e) d'accélérer le passage au numérique; et

f) de 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, ou une utilisation plus efficace des réseaux de transport grâce au déploiement de technologies de l'information et de la communication.

Amendement 73

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Les États membres peuvent fixer des conditions supplémentaires d'admissibilité aux mesures de soutien.

Amendement

Les États membres peuvent fixer des conditions supplémentaires d'admissibilité aux mesures de soutien. ***Ils portent ces conditions à la connaissance des parties intéressées.***

Amendement 74

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

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** des mesures supplémentaires **de nature économique et législative** en vue d'améliorer la compétitivité du transport combiné par rapport à d'autres solutions équivalentes de transport utilisant la route, **en particulier pour réduire le temps nécessaire, ainsi que les coûts liés, aux opérations de transbordement.**

Amendement 75

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 5 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Afin de réduire le temps et le coût des opérations de transport combiné, les mesures visées au premier alinéa comprennent au moins une ou plusieurs des incitations suivantes:

a) exempter les transporteurs des redevances pour coûts externes et/ou des redevances de congestion visées à l'article 2 de la directive 1999/62/CE, en favorisant en particulier les véhicules utilisant des carburants alternatifs tels que visés à l'article 2 de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil^{1 bis};

b) rembourser aux entreprises qui effectuent des opérations dans le cadre d'une opération de transport combiné les droits perçus pour l'utilisation de

certaines infrastructures;

c) exempter les transporteurs des limitations imposées au titre d'interdictions nationales de circulation.

^{1 bis} Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

Amendement 76

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 5 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsqu'ils prennent des mesures supplémentaires, les États membres tiennent également dûment compte de la nécessité d'accélérer le passage au numérique du secteur du transport combiné et, en particulier:

a) soutiennent l'intégration des systèmes connectés et l'automatisation des opérations;

b) renforcent les investissements dans la logistique numérique, les technologies de l'information et de la communication et les systèmes de transport intelligent; et

c) suppriment progressivement le recours aux documents sur papier à l'avenir.

Amendement 77

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 5 bis (nouveau)

5 bis. Ces mesures supplémentaires contiennent des incitations favorisant le recours à des segments de transport non routiers. Les États membres incluent des mesures de renforcement de la compétitivité du transport par voie navigable, comme des mesures d'incitation financière à l'utilisation des voies de transport maritime à courte distance ou des voies intérieures navigables ou à la création de nouvelles liaisons maritimes à courte distance.

Justification

Le transport maritime sur courte distance et le transport par voie navigable intérieure devraient être inclus parmi les modes de transport autorisés à bénéficier d'incitations nationales de manière non discriminatoire.

Amendement 78

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 92/106/CEE

Article 6 – paragraphe 8

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.

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 produite à partir 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.

Amendement 79

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 92/106/CEE

Article 9 bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres publient sous une forme aisément accessible et gratuitement les informations pertinentes concernant les mesures adoptées en vertu de l'article 6, ainsi que les autres informations utiles aux fins de l'application de la présente directive.

Amendement

3. Les États membres publient sous une forme aisément accessible et gratuitement **sur internet** les informations pertinentes concernant les mesures adoptées en vertu de l'article 6, ainsi que les autres informations utiles aux fins de l'application de la présente directive.

Amendement 80

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 92/106/CEE

Article 9 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. La Commission publie et met à jour, au besoin, la liste des autorités compétentes visées au paragraphe 1, ainsi qu'une liste des mesures visées à l'article 6.»;

Amendement

4. La Commission publie **sur internet** et met à jour, au besoin, la liste des autorités compétentes visées au paragraphe 1, ainsi qu'une liste des mesures visées à l'article 6.»;

Amendement 81

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 92/106/CEE

Article 10 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 5, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une durée **indéterminée** à compter du [date

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 5, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une durée **de cinq ans** à compter du [date

d'entrée en vigueur de la présente directive (modificative)].

d'entrée en vigueur de la présente directive (modificative)]. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

EXPOSÉ DES MOTIFS

Proposition de la Commission

La directive 92/106/CEE (la directive «transport combiné») fixe des règles communes pour certains types de transport combiné de marchandises. Elle vise à réduire le transport routier de marchandises en reliant le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime. La directive «transport combiné» est le seul instrument juridique à l'échelon de l'Union qui incite directement à passer du transport de marchandises par route à des modes à moindres émissions. Le transport intermodal recourt largement à des modes de transport – tels que le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime – qui génèrent moins d'externalités négatives (émissions, bruit et accidents).

La révision des règles actuelles fait suite à un bilan de qualité de la législation actuelle effectué par la Commission et qui incluait la consultation des États membres et des parties intéressées. Ce bilan a révélé que, bien que l'incidence de la directive «transport combiné» ait été modeste, cet acte législatif constitue l'un des instruments qui favorisent le recours au transport intermodal de marchandises. Son efficacité pourrait être améliorée en remédiant aux insuffisances repérées. À l'heure actuelle, les principaux problèmes sont les suivants: 1) des conditions moins avantageuses que pour le transport routier; et 2) une capacité et une densité insuffisantes de l'infrastructure intermodale. Plus particulièrement, la directive révisée devra:

- clarifier et étendre la définition du transport combiné;
- améliorer les conditions du contrôle d'éligibilité et du respect des règles;
- améliorer les dispositions de la directive concernant les rapports et le suivi; et
- renforcer l'efficacité des mesures incitatives.

La Commission propose d'étendre le champ d'application au transport national. Chaque segment d'une opération de transport combiné ne doit pas dépasser 150 km de distance à vol d'oiseau, ou 20 % de la distance à vol d'oiseau de l'itinéraire total de transport combiné lorsqu'il est supérieur à 150 km. Les États membres peuvent prévoir des dérogations dans certains cas. Les exemptions des règles du cabotage ne s'appliquent qu'aux véhicules effectuant des segments routiers faisant partie d'opérations de transport combiné international.

Une preuve doit être fournie pour justifier du caractère de transport combiné d'une opération. La Commission propose une liste de documents que le transporteur devrait présenter lors des contrôles routiers. Cette preuve pourrait être présentée ou transmise par voie électronique.

D'après la proposition de la Commission, les États membres doivent présenter à la Commission un rapport contenant des informations liées aux opérations de transport combiné effectuées sur leur territoire. La Commission doit rédiger et présenter un rapport évaluant le développement économique, les effets de la mise en œuvre de la directive, l'efficacité des mesures de soutien adoptées par les États membres ainsi que d'éventuelles nouvelles mesures, y compris une révision de la définition du transport combiné.

En ce qui concerne l'augmentation de l'efficacité des mesures incitatives, les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour soutenir l'investissement dans les terminaux de transbordement, en veillant à ce qu'aucun endroit de l'Union ne soit éloigné de plus de

150 km d'un de ces terminaux.

Enfin, les États membres doivent désigner une ou plusieurs autorités compétentes pour veiller à la mise en œuvre de la présente directive.

Position de la rapporteure

Votre rapporteure souligne l'importance de favoriser le transport combiné pour le transport de marchandises.

Le transport combiné peut représenter un moyen efficace pour réduire l'incidence des transports sur la santé et l'environnement, soutenir le passage à des modes de transport moins polluants et contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le transport combiné offre ainsi l'occasion de moderniser le secteur des transport et d'améliorer la logistique du fret, de décongestionner la circulation et d'améliorer la gestion des terminaux de transbordement. Des mesures sont nécessaires en matière d'investissements dans les infrastructures et en matière d'incitations économiques.

Votre rapporteure soutient la proposition de la Commission dans son ensemble et prend acte des conclusions de la précédente évaluation REFIT, mais estime toutefois qu'il y a lieu de renforcer et de modifier la proposition dans divers domaines. Des améliorations techniques pour clarifier la définition du transport combiné devraient également faciliter la mise en œuvre des règles mises à jour dans les États membres.

Champ d'application et définition

La rapporteure propose de mieux définir quels véhicules relèvent du champ d'application de la directive, en établissant une distinction entre les véhicules / les unités de chargement accompagné(e)s ou non par leurs chauffeurs.

Pour éviter une discrimination entre opérateurs et des problèmes de concurrence entre États membres, tous les États membres devraient être tenus d'autoriser en règle générale à dépasser la distance limite du segment routier, mais dans des conditions très claires et selon des critères applicables à l'ensemble de l'Union.

La définition des opérations de transport combiné avec des pays tiers requiert davantage de clarté, en particulier pour le calcul de la distance limite pour chaque segment routier. Votre rapporteure précise que les segments se trouvant hors du territoire de l'Union ne devraient pas être pris en compte aux fins de la présente directive.

Preuves et outils numériques

La rapporteure accueille avec satisfaction la liste détaillée d'informations que les chauffeurs doivent fournir lors des contrôles routiers et donne certains éclaircissements.

Il est toutefois nécessaire de permettre un certain degré de flexibilité en ce qui concerne les contrôles ex post pour certaines preuves relatives au segment routier initial, et au segment non routier.

La numérisation renforcera considérablement l'efficacité et la compétitivité des opérations de transport combiné. La rapporteure propose une série de mesures pour aider à la suppression progressive de l'utilisation de systèmes papier et encourager les opérateurs et les États membres à opérer ce changement plus rapidement. Des réductions de coûts et de la charge administrative ainsi qu'une efficacité accrue contribueront au renforcement des avantages du

transport combiné par rapport à d'autres modes de transport.

Cabotage et détachement de chauffeurs

La rapporteure est convaincue que l'exemption des règles en matière de cabotage pour les segments routiers internationaux aidera à promouvoir le secteur du transport combiné, mais elle souhaite s'assurer que la législation existante est correctement appliquée afin d'empêcher les opérations de cabotage illégales.

L'exemption des règles en matière de cabotage, telle qu'elle est définie à l'article 4, s'applique aux opérations de transport transfrontalier, mais ne s'appliquera pas aux segments routiers des opérations de transport combiné national. Les premières opérations sont en concurrence directe avec le transport routier transfrontalier classique.

Pour garantir la protection sociale des chauffeurs exerçant des activités dans un autre État membre, les dispositions relatives au détachement des chauffeurs figurant dans les directives 96/71/CE et 2014/67/UE devraient s'appliquer aux segments routiers de tous les types d'opérations.

En outre, la rapporteure propose davantage de clarté en ce qui concerne l'application des exemptions aux règles en matière de cabotage et le détachement des chauffeurs.

Communication d'informations par les États membres et évaluation de la Commission

La rapporteure salue le système de communication d'informations proposé par la Commission, et estime qu'un recueil de données plus précis aidera à évaluer les effets de la mise en œuvre de la directive sur le développement du transport combiné.

La rapporteure propose d'ajouter une référence explicite aux objectifs nationaux dans un souci de transparence et d'efficacité accrues et de cohérence avec les objectifs de la directive. Les objectifs doivent en particulier être liés au développement du transport combiné, à l'incidence sur la santé et l'environnement, à la réduction de la congestion routière et à l'accroissement de la sécurité des transports.

La transparence devrait être garantie et des données comparables devraient être publiées au niveau de l'Union. La Commission devrait envisager d'améliorer le recueil et la publication de données en modifiant le règlement sur Eurostat.

Mesures d'incitation fiscale

La rapporteure est convaincue que davantage de mesures fiscales devraient être adoptées par les États membres pour favoriser économiquement le transport combiné par rapport à d'autres modes de transport. On pourrait envisager d'éventuelles exonérations des redevances d'infrastructure (pour les segments ferroviaires et routiers), des redevances pour coûts externes et des redevances de congestion, en particulier pour les véhicules utilisant des carburants alternatifs.

Mesures destinées à soutenir l'investissement dans les infrastructures et les opérations de transport combiné

La rapporteure salue la proposition de la Commission de veiller à une répartition géographique suffisante et équilibrée des installations adaptées dans l'Union, notamment le long des réseaux central et global du RTE-T. Les États membres doivent tenir dûment compte de la nécessité de réduire la congestion, d'améliorer les connexions transfrontalières, d'accroître l'accessibilité et la connectivité et d'accélérer le passage au numérique.

Il est nécessaire de faire la distinction entre la construction de nouveaux terminaux de

transport combiné et l'extension des terminaux existants étant donné que les besoins sont différents en fonction des zones géographiques. Dans les zones où des capacités supplémentaires de terminaux sont nécessaires, l'extension des terminaux de transbordement existants devrait être envisagée et, au besoin, la création de nouveaux terminaux.

Si des aides d'État sont fournies pour la construction de nouveaux terminaux, les États membres devraient vérifier que ceci ne portera pas préjudice aux terminaux existants, y compris en réalisant des tests d'équilibre économique si nécessaire.

17.5.2018

AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE 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

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/CEE²¹ 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.

²¹ 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

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/CEE²¹ 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 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.***

²¹ 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) 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.

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

(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

moins de congestion.

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

(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 négatif 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.

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 négatif 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 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.

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. ***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

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 ou différentes mesures d'aides économiques.

(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 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

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 terminaux de transbordement, ***l'optimisation des réseaux et la mise au point de nouvelles techniques de transbordement*** peut permettre de réduire l'ensemble des coûts de transbordement et induire ainsi indirectement un transfert modal, comme cela a été constaté dans certains États membres.

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

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 et de diminuer ainsi la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route, les

(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

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.

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

(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.*

Amendement

(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

Amendement

(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.

(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 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.

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 **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

Amendement

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.

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, débiter 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

3. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux, pour la première fois

Amendement

3. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux, ***y compris de données***

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:

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

Amendement

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

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

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.

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

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 mesures.*

Amendement

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

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.

Amendement

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

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

Amendement

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

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.

Amendement

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

Titre	Règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres
Références	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 29.11.2017
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ENVI 29.11.2017
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Michel Dantin 29.1.2018
Examen en commission	19.3.2018
Date de l'adoption	17.5.2018
Résultat du vote final	+: 53 -: 1 0: 3
Membres présents au moment du vote final	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
Suppléants présents au moment du vote final	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Bart Staes, Tiemo Wölken
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	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

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

Titre	Règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres		
Références	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)		
Date de la présentation au PE	8.11.2017		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 29.11.2017		
Commissions saisies pour avis Date de l'annonce en séance	ENVI 29.11.2017		
Rapporteurs Date de la nomination	Daniela Aiuto 11.12.2017		
Examen en commission	1.2.2018	25.4.2018	9.7.2018
Date de l'adoption	9.7.2018		
Résultat du vote final	+: -: 0:	34 4 2	
Membres présents au moment du vote final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Suppléants présents au moment du vote final	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn		
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Anna Hedh, Krzysztof Hetman		
Date du dépôt	16.7.2018		

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

34	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Krzysztof Hetman, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

4	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention