

Bruxelles, le 30 novembre 2018
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0290(COD)**

13871/2/18
REV 2

**TRANS 503
CODEC 1882**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Objet:	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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) – Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 10 novembre 2017, la Commission a adopté, dans le cadre du train de mesures relatif à la mobilité intitulé "L'Europe en mouvement", la proposition visée en objet, qui est l'une des initiatives de la Commission liées à la mobilité à faibles émissions. Cette proposition consiste à réviser la directive 92/106/CEE¹ (directive sur les transports combinés), qui 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 tels que les voies navigables intérieures, la navigation maritime ou le rail.

¹ Directive 92/106/CEE 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).

II. CONTENU DE LA PROPOSITION

2. Le principal objectif de la proposition est d'améliorer encore la compétitivité des transports combinés par rapport au fret routier à longue distance, et de renforcer ainsi le passage à d'autres modes pour le transport de marchandises.
3. La proposition vise à atteindre cet objectif comme suit:
 - en étendant le champ d'application de l'actuelle directive 92/106/CEE pour y inclure les transports nationaux intermodaux;
 - en simplifiant la définition de la notion d'opération de transport combiné, et en introduisant davantage de souplesse en ce qui concerne la longueur du segment routier;
 - en spécifiant les éléments de preuve requis pour les opérations de transport combiné;
 - en étendant les mesures de soutien économique, principalement les investissements dans les terminaux de transbordement, en particulier le long des réseaux central et global existants du RTE-T. Les États membres devraient mettre en œuvre des mesures de soutien économique supplémentaires (par exemple des exonérations fiscales) et coordonner ces mesures entre eux et avec la Commission.
4. La présente initiative contribue au programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), car elle vise à mettre à jour et à simplifier la directive actuelle.

III. TRAVAUX AU SEIN DU PARLEMENT EUROPEEN

5. En 2017, le Parlement européen a demandé à la Commission des règles claires, modernes et compréhensibles pour le transport combiné, qui puissent être mises en œuvre par les autorités. Le Parlement a plus précisément invité la Commission à revoir la directive sur le transport combiné afin de renforcer le transport multimodal, d'éliminer les pratiques déloyales et d'assurer le respect de la législation sociale dans le secteur des transports combinés.

6. La proposition législative a été confiée à la commission des transports et du tourisme (TRAN), qui a désigné M^{me} Daniela Aiuto (EFDD, Italie) comme rapporteure.
Le 25 avril 2018, la rapporteure a présenté son projet de rapport à la commission.
Le rapport propose des amendements qui soutiennent, dans une large mesure, la proposition de la Commission et prennent acte des conclusions de la précédente évaluation REFIT, et il propose même de renforcer la proposition de la Commission dans un certain nombre de domaines (par exemple, les obligations incombant aux États membres en matière de communication d'informations, les incitations fiscales à offrir par les États membres pour les opérations de transport combiné, ou les investissements destinés à soutenir la construction de terminaux de transbordement ou l'extension de terminaux existants). Le vote au sein de la commission a eu lieu le 10 juillet 2018.
7. Le Comité économique et social a adopté un avis sur cette proposition le 19 avril 2018.

IV. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES DU CONSEIL

8. Le 27 novembre 2017, la Commission a présenté la proposition au groupe "Transports-Questions intermodales" (ci-après dénommé "le groupe de travail"), après quoi un premier échange de vues a eu lieu. L'analyse d'impact de la proposition a fait l'objet d'un examen approfondi les 12 et 25 janvier 2018.
9. Le dossier a fait l'objet de discussions approfondies au cours de la présidence bulgare. D'une manière générale, les délégations ont favorablement accueilli la révision envisagée de la directive qui avait perdu de sa pertinence au fil des ans. Elles se sont accordées à reconnaître qu'il était nécessaire d'accélérer le transfert modal vers d'autres modes de transport que le transport routier, de façon à réduire l'encombrement des routes et les émissions. Toutefois, plusieurs délégations ont émis des doutes quant au fait que la proposition mette manifestement l'accent sur le segment routier. Pour ce qui est des mesures de soutien en général, des délégations auraient souhaité que l'analyse d'impact fournisse une aide plus explicite sur la manière dont les mesures de soutien pourraient encore être développées. En ce qui concerne le soutien aux investissements, de nombreuses délégations ont contesté l'objectif proposé d'une répartition géographique des terminaux de transbordement, en faisant valoir que l'installation de terminaux et les investissements dans ces infrastructures devraient être dictés par les besoins du marché.

10. En outre, de nombreuses délégations ont souligné le lien qui existe entre cette proposition et certaines des propositions relevant du premier train de mesures relatif à la mobilité et ont estimé que ce lien aurait dû faire l'objet d'une plus grande attention. À cet égard, elles ont attiré l'attention sur l'augmentation éventuelle des opérations de cabotage qui pourrait découler du fait que les limitations applicables au cabotage, prévues par le règlement (CE) n° 1072/2009 - dénommé "*règlement sur l'accès au marché*" - ne s'appliqueraient pas au segment routier du transport combiné. Elles ont en outre insisté sur le fait qu'il aurait été utile d'analyser de manière plus approfondie le lien qui existe entre la proposition relative au transport combiné, d'une part, et les règles spécifiques applicables au *détachement de conducteurs*, qui figurent dans les directives 95/71/CE et 2014/67/CE, d'autre part. Par conséquent, elles ont insisté sur le fait qu'il devrait y avoir une cohérence entre les dispositions correspondantes des dossiers susmentionnés, et qu'il conviendrait, afin de garantir cette cohérence, de mener les travaux sur ces dossiers en parallèle.
11. Le 7 juin 2018, le Conseil TTE a adopté un rapport sur l'état des travaux dans ce dossier. S'appuyant sur le rapport sur l'état des travaux de la présidence bulgare, la présidence autrichienne a poursuivi les travaux sur le dossier lors des réunions du groupe de travail des 24 octobre et 7 novembre 2018, en tenant dans le même temps un nombre important de discussions bilatérales, avec l'intention de clarifier les positions des délégations sur les principales questions concernant le dossier et de dégager les meilleurs compromis possibles afin de parvenir à une orientation générale.
12. Sur la base des observations et des suggestions formulées par les délégations, le texte de compromis de la présidence autrichienne propose des solutions et des clarifications sur un certain nombre de questions, les principales étant les suivantes:
- la limitation du *champ d'application de la directive* aux opérations *internationales* de transport combiné, à savoir entre États membres ou entre des États membres et un pays tiers. Cette limitation conserve le champ d'application de la directive sur les transports combinés (entre les États membres), mais elle inclut la clarification concernant les opérations dans les pays tiers, dans le prolongement de l'arrêt C-2/84 de la CJUE (sous réserve que les conditions d'éligibilité pour les opérations de transport combiné soient remplies);

- les exigences *d'identification* aux fins des opérations de transport combiné: l'identification des unités de chargement intermodales conformément aux normes internationales ISO 6346 et EN 130344 est requise pour les semi-remorques sans tracteur, les caisses mobiles ou les conteneurs, mais elle ne sera pas obligatoire pour les remorques, les véhicules dotés de tracteurs ou les semi-remorques non grutables;
- *l'extension de chaque segment routier au-delà de la limite des 150 km* sera laissée au choix de chaque État membre, conformément à ses spécificités régionales. Compte tenu des grandes différences concernant la géographie et la localisation des terminaux de transbordement des États membres, chaque État membre aura la possibilité de décider au titre de quelles règles les segments routiers peuvent dépasser la limite des 150 km, de sorte à atteindre le terminal approprié le plus proche. Afin d'aider les opérateurs de transport combiné, les États membres seront tenus de rendre publiques les règles susmentionnées;
- *l'accès non discriminatoire aux terminaux de transbordement bénéficiant d'un soutien public* pendant au moins 5 ans. Cette disposition traduit les préoccupations de certains États membres quant au fait qu'ils ne pourraient assurer un accès non discriminatoire aux terminaux de transbordement bénéficiant d'un financement public ou d'un cofinancement que pendant un certain laps de temps, à moins qu'un contrat ne prévoie spécifiquement un tel accès. Toutefois, les États membres disposeront de la souplesse nécessaire pour prolonger l'accès ouvert au-delà de cinq ans;
- une obligation incombant à la Commission d'évaluer la possibilité de *simplifier les règles relatives aux aides d'État* applicables aux opérations de transport combiné.

V. PRINCIPALE QUESTION EN SUSPENS

Lien avec le premier train de mesures relatif à la mobilité pour ce qui est des règles de cabotage et du détachement de conducteurs

13. La proposition de la Commission ne modifie pas l'article 2 de la directive en ce qui concerne le contingentement national et l'interdiction d'autorisations nationales pour les opérations de transport combiné. La proposition de la Commission ne modifie pas non plus l'article 4, selon lequel les transporteurs routiers (qui remplissent les conditions fixées par les règlements (CE) n° 1071/2009 et n° 1072/2009) ont le droit d'effectuer des transports de cabotage sur les trajets routiers initiaux et/ou finaux qui font partie d'une opération de transport combiné, tant entre les États membres que dans les frontières d'un État membre.
14. Depuis le début des discussions sur cette proposition au sein du Conseil, plusieurs délégations ont proposé de revenir au champ d'application de la directive actuelle (à savoir les opérations internationales de transport combiné), car elles estiment que le nouveau champ d'application reviendrait à libéraliser le cabotage national. Ces délégations remettent en question le choix stratégique consistant à encourager les opérations de transport combiné au risque d'un accroissement potentiel du cabotage illégal ou d'une concurrence déloyale découlant du prix inférieur des services proposés par certains transporteurs routiers. Par conséquent, ils proposent de supprimer l'article 4 de la directive actuelle sur les transports combinés. D'autres délégations s'y opposent.
15. La plupart des délégations conviennent que, en ce qui concerne les segments routiers des opérations de transport combiné, il existe un lien étroit entre la question du cabotage dans la présente directive et dans le règlement (CE) n° 1072/2009 - dit "*règlement sur l'accès au marché*" -, ainsi qu'avec les règles spécifiques applicables au *détachement de conducteurs* énoncées dans les directives 96/17/CE et 2014/67/UE² - dites *lex specialis*. À cet égard, elles ont invariablement mis l'accent sur le fait qu'il devrait y avoir une cohérence entre les dispositions correspondantes de ces dossiers, et qu'il conviendrait, afin de garantir cette cohérence, de mener les travaux sur ces dossiers en parallèle. L'application des règles relatives au détachement pour les segments routiers initiaux et finaux d'une opération de transport combiné est désormais régie par la proposition modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs, dite *lex specialis* (article 2, paragraphe 2 *ter*, et considérant 12 *sexies*).

² Proposition de la Commission: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)

16. Lors des réunions du Coreper des 14 et 28 novembre 2018, deux États membres, soutenus par plusieurs autres délégations, ont à nouveau mis l'accent sur la nécessité de supprimer l'article 4 de la directive actuelle. Un autre groupe d'États membres a réitéré son opposition à la suppression de l'article 4. Par conséquent, la présidence propose un compromis qui modifie l'article 4 en permettant aux États membres de limiter la période durant laquelle un véhicule peut fournir des services sur les segments routiers initiaux et/ou finaux dans un État membre d'accueil.
17. D'autres questions en suspens figurent dans les notes de bas de page du texte figurant à l'annexe du présent rapport.
18. Toutes les délégations, ainsi que la Commission, ont formulé une réserve générale d'examen sur la dernière version du texte (en annexe au présent rapport).
19. La Commission réserve entièrement sa position sur l'intégralité de la proposition de compromis, en attendant l'issue des négociations avec le Parlement européen.
20. Les délégations DK et MT ont émis une réserve d'examen parlementaire sur la proposition.

VI. CONCLUSIONS

21. Le Comité des représentants permanents est invité à examiner le texte qui figure à l'annexe du présent rapport et, dans la mesure du possible, à résoudre les questions en suspens afin de permettre au Conseil de parvenir à une orientation générale sur cette proposition lors de sa session du 3 décembre 2018.

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (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.

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

- (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/CEE⁵ 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (6) [...]⁶

⁵ 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).

⁶ Cion a formulé une réserve sur la limitation du champ d'application, dans le droit fil de la réserve concernant l'article 1^{er}, paragraphe 1.

- (6 bis) L'article 2 de la directive 92/106/CEE interdit les contingentements nationaux et les autorisations pour les transports combinés. La présente directive n'affecte pas les accords bilatéraux conclus par les États membres avec des pays tiers en ce qui concerne les transports combinés.
- 7) Si la libéralisation plus poussée visée à l'article 4 de la directive 92/106/CEE par rapport au cabotage visé dans le règlement (UE) n° 1072/2009 a été bénéfique pour promouvoir le transport combiné et devrait, en principe, être préservée, il est nécessaire de s'assurer qu'elle n'est pas utilisée de manière abusive. L'expérience montre que cette disposition, dans certaines parties de l'Union, a été systématiquement utilisée pour détourner la nature temporaire du cabotage et permettre la présence permanente de véhicules dans un État membre autre que celui d'établissement. De telles pratiques inéquitables risquent de conduire à un dumping social et nuisent au respect du cadre juridique applicable au cabotage. L'article 4 de la directive 92/106/CEE devrait donc être modifié pour donner aux États membres la possibilité de régler ces problèmes en introduisant une limitation proportionnée à la présence permanente de véhicules sur leur territoire.
- (8) La définition du transport combiné dans la directive 92/106/CEE prévoit des distances limites différentes pour les segments routiers d'un transport combiné, en fonction du mode utilisé pour le segment non routier. En ce qui concerne le mode ferroviaire, il n'y a pas de distance limite mais la notion non définie de "terminal approprié le plus proche" pour permettre une certaine souplesse dans des cas spécifiques. Cette limitation 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 faudrait lever ces ambiguïtés tout en veillant à conserver une certaine souplesse. Plus particulièrement, permettre que toutes les combinaisons modales bénéficient d'une zone desservie égale et faciliter le contrôle du respect des règles grâce à la simplicité d'une mesure de la distance du segment routier en ligne directe en fonction des adresses ou des coordonnées GNSS du point de départ et du point final d'un segment routier (à l'aide, par exemple, d'outils existants) simplifieraient la planification des opérations de transport combiné.

(8 bis) Les objectifs de la présente directive, soit promouvoir le passage du fret routier à des modes de transport plus respectueux de l'environnement et donc réduire les effets négatifs du système de transport de l'Union, devraient être atteints sur tout le territoire de l'Union européenne. Si la distance limite de 150 km à vol d'oiseau permet en principe une zone desservie égale pour tous les modes de transport dans tous les États membres, les différences régionales dues à des critères géographiques et économiques, ainsi qu'à la densité de la population, doivent être prises en compte. Une certaine flexibilité permettant d'aller au-delà de cette distance limite du segment routier pourrait être nécessaire si un terminal routier/ferroviaire approprié en termes d'équipements de transbordement et/ou de capacité ne peut pas être trouvé dans le respect de cette distance. Dans la même mesure, une flexibilité est nécessaire pour réduire cette distance limite du segment routier dans des cas spécifiques et clairement définis afin d'assurer que tous les États membres puissent passer du mode routier à des modes plus respectueux de l'environnement et d'éviter que certaines régions bénéficient d'un transfert modal alors que d'autres, au contraire, connaissent une situation où le transport routier s'accroît: dans le cas où un segment routier transite par le territoire d'un État membre sans chargement ou déchargement de marchandises, l'État membre en question peut choisir de ne pas considérer cette opération comme un transport combiné et, donc, de ne pas appliquer les mesures de soutien prévues par la présente directive et/ou la directive 96/53/UE en ce qui concerne les exemptions de poids applicables au transport combiné⁷.

⁷ Cion a formulé une réserve sur ce considérant, dans le droit fil de ses réserves concernant l'article 1^{er}, paragraphes 3 *bis* et 3 *ter*.

- (9) La définition du transport combiné figurant dans la directive 92/106/CEE prévoit une distance minimale de 100 km pour le segment non routier d'un transport combiné, garantissant ainsi la prise en compte de la plupart des opérations de transport combiné. Pour être compétitifs par rapport au transport routier unimodal, les trajets ferroviaires et par transport maritime à courte distance doivent généralement couvrir des distances plus grandes. Cette distance minimale garantit également l'exclusion du champ d'application d'opérations spécifiques telles que les courtes traversées par navire roulier à passagers qui auraient de toute façon lieu. Toutefois, en raison de cette distance limite minimale, certains transports par voie navigable au voisinage des ports, ainsi qu'à l'intérieur et aux environs des agglomérations, ne relèvent pas du champ d'application de la directive en vigueur sur le transport combiné alors qu'ils contribuent grandement à désengorger les réseaux routiers dans les ports maritimes et l'arrière-pays immédiat et à réduire les impacts environnementaux dans les villes. Il serait donc utile de supprimer cette distance limite minimale tout en maintenant l'exclusion pour des segments non routiers dont le seul but est de franchir un obstacle naturel et qui ne donnent pas lieu à un transfert modal dans l'UE. Ces segments non routiers exclus englobent les dessertes directes d'îles par navire roulier à passagers (comme par exemple celles de Cork-Roscoff ou de Puttgarden à Rødby) ou par tunnel (comme l'Eurotunnel) lorsqu'il n'y a pas d'axe routier de substitution au segment non routier et les cas où il existe en théorie un axe routier de substitution au segment non routier de l'opération mais où ce segment routier n'est pas viable d'un point de vue commercial car il est considérablement plus long et provoque des retards et induit des prix non compétitifs, comme les traversées par navire roulier à passagers entre Tallinn et Stockholm, ou entre Bari et Dubrovnik. En revanche, si le chemin de fer ou les voies navigables intérieures sont utilisés avant ou après une traversée par navire roulier à passagers et que les conditions des segments routiers initiaux et finaux sont respectées, la chaîne de transport depuis l'expéditeur jusqu'au destinataire devrait aussi pouvoir prétendre au statut de transport combiné. En outre, des segments non routiers consistant à relier des îles lorsque l'opérateur choisit de se déplacer par navire roulier à passagers vers un port plus distant plutôt que vers le port le plus proche, en évitant ainsi un transport routier sur une distance considérable, par exemple en choisissant d'aller de Cork à Santander plutôt que de conduire de Roscoff vers l'Espagne, ne devraient pas être exclus et devraient pouvoir bénéficier d'un soutien, car ils donnent lieu à un transfert modal.

- (9 *bis*) En outre, si la définition actuelle du transport combiné ne couvre que les opérations entre États membres, une partie d'une opération de transport intermodal entre des États membres et un pays tiers devrait être interprétée comme étant couverte par la directive si la partie de l'opération se déroulant dans l'Union remplit les conditions fixées dans la définition du transport combiné, car elle donne lieu à un transfert modal dans l'Union. Dans ce cas cependant, le segment non routier qui traverse une frontière de l'Union européenne doit avoir une longueur d'au moins 100 km sur le territoire de l'UE. Pour éviter tout doute, il est nécessaire d'apporter une clarification à cet effet.
- (9 *ter*) Si la partie des opérations de transport intermodal commençant ou finissant dans des pays tiers qui intervient au sein de l'Union est couverte par la présente directive à certaines conditions, les conditions d'accès au marché et d'accès à la profession applicables aux transporteurs de pays tiers continuent d'être soumises à des accords conclus entre l'Union ou les États membres et des pays tiers contenant des dispositions sur le transport routier.
- (10) La limite de taille minimale des unités de chargement intermodales figurant actuellement dans la définition du transport combiné pourrait freiner le développement futur de solutions intermodales innovantes pour le transport urbain et il convient donc de supprimer toute limite de la taille ou du format d'un conteneur. D'un autre côté, le fait de pouvoir identifier les unités de chargement intermodales grâce à des moyens d'identification existants et largement utilisés pourrait accélérer la manutention des unités de chargement intermodales dans les terminaux et faciliter le flux des opérations de transport combiné. Les dimensions maximales autorisées pour les unités de chargement intermodales sur les segments routiers initiaux et finaux sont régies par les dispositions de la directive 96/53/CE.

- (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. En particulier, il est important de réaffirmer que cette preuve peut être apportée, partiellement ou totalement, grâce à des documents de transport existants comme la lettre de voiture prévue par certaines conventions internationales. Il convient d'encourager l'utilisation et la présentation des informations de transport par des moyens électroniques tels que les lettres de voiture électroniques (eCMR)⁸ car cela simplifie la fourniture de preuves pertinentes. À cet égard, il importe de s'assurer que les informations électroniques sont acceptées par les autorités concernées. La preuve présentée, sur support papier ou électronique, devrait être fiable et authentifiée, selon le support, par une signature écrite, un cachet ou une méthode d'authentification électronique. 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.
- (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 certains types de transport combiné rail/route. D'autres mesures pertinentes pour toutes les combinaisons modales devraient aussi être encouragées afin de réduire la part de la route dans le transport de marchandises et d'encourager l'utilisation d'autres modes de transport tels que le rail, la voie navigable intérieure et la voie maritime afin de diminuer la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route, les nuisances sonores et les embouteillages.

⁸ Prévues dans le protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique.

(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, y compris le long du réseau central existant du RTE-T, alors que la limite de capacité des terminaux de transbordement existants est atteinte et qu'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 pourraient prendre des mesures pour soutenir des investissements qui garantiraient qu'un réseau de terminaux de transbordement pour le transport combiné, équipés des capacités de transbordement nécessaires pour répondre aux besoins existants et futurs en infrastructures de transport, sera disponible pour tous les opérateurs de transport. Ces mesures pourraient prendre la forme d'une planification de la politique de transport au niveau national, d'un aménagement du territoire spécifique, de partenariats public-privé, d'une location de terrains nationaux ou communaux à des fins spécifiques ou de différentes mesures d'aide d'État. Cela rendrait le transport combiné plus compétitif par rapport au transport routier unimodal et, donc, encouragerait le recours aux solutions de substitution pour le transport de marchandises et renforcerait le transfert modal.

(13 *bis*) À tout le moins, l'augmentation de la couverture, de l'efficacité et de la capacité des terminaux de transbordement devrait être concentrée le long des réseaux central et global existants du RTE-T. Afin que des opérations puissent bénéficier de la présente directive, et compte dûment tenu de la densité de la population, des contraintes géographiques ou naturelles, des conditions du marché et des flux du commerce et du transport, un objectif à long terme devrait être d'avoir en moyenne au moins un terminal de transbordement approprié pour le transport combiné situé à 150 km au maximum de tout lieu d'expédition dans l'Union. Une coordination entre les États membres et, au besoin, avec la Commission faciliterait la réalisation de cet objectif.

- (13 *ter*) En particulier lorsqu'un terminal est soutenu par de l'argent public, il semble important qu'un accès ouvert sans discrimination soit accordé à tous les utilisateurs du transport combiné, au moins pendant une certaine période. Une période minimale de cinq ans semble appropriée car, par exemple, les conventions de cofinancement de terminaux dans le cadre du programme relevant des fonds ESI contiennent ces dispositions⁹. Une période plus longue pourrait néanmoins être prévue par d'autres conventions, d'autres programmes et/ou des États membres. Des mesures documentant cet accès ouvert et non discriminatoire (telles que la publication d'informations sur les redevances perçues pour les services de terminaux) pourraient contribuer à promouvoir davantage le transport intermodal et, partant, à un transfert modal dérivé.
- (14) Les États membres pourraient mettre en œuvre des mesures de soutien économique, en sus de celles existant déjà, portant spécifiquement sur les différents segments et éléments d'un transport combiné. De telles mesures pourraient, sans préjudice des articles 29 à 37 de la directive 2012/34/UE, comprendre la réduction de certaines taxes, de redevances perçues pour l'accès à l'infrastructure, de redevances pour coûts externes, de taxes de congestion ou d'autres redevances de transport, des subventions directes allouées pour le transport d'unités de chargement intermodales dans des opérations de transport combiné, le remboursement partiel des coûts de transbordement, des exemptions à des interdictions de circulation, un soutien aux investissements dans des solutions numériques pour le transport combiné.
- (15) Les mesures de soutien aux opérations de transport combiné doivent être mises en œuvre conformément aux dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) régissant les aides d'État. En outre, compte tenu de l'importance que revêt ce soutien pour le développement du transport combiné, la Commission devrait¹⁰ [...] évaluer la possibilité de concevoir des critères pour la compatibilité, avec le marché intérieur, de certains types d'aide en faveur du transport combiné, à la lumière de l'expérience acquise.
- (16) [...] (*déplacé vers le considérant 13 bis*)
- (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.

⁹ Comme prévu par le règlement (UE) 1303/2013, en particulier l'article 71.

¹⁰ Dans le droit fil de ses commentaires sur l'article 6, paragraphe 8 *bis*, Cion s'oppose au remplacement du terme "*peut*" par "*devrait*".

- (18) Aux fins de la présente directive, aucune distinction ne devrait être faite entre le transport combiné pour compte d'autrui et le transport combiné pour compte propre.
- (19) Afin de faire face à l'évolution du marché des transports dans l'Union, et notamment du marché des transports combinés, et d'en permettre l'évaluation, des données et informations utiles, comparables et fiables devraient être collectées au niveau de l'Union¹¹, ainsi que par les États membres, et transmises régulièrement à la Commission. La Commission devrait présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la présente directive tous les cinq ans. Si elles sont disponibles, et pour éviter les doubles emplois et les charges administratives inutiles, il convient de réutiliser à cette fin des données et informations utiles sur le transport combiné provenant de sources existantes, telles qu'Eurostat ou des bases nationales de données statistiques.
- (19 *bis*) Afin d'assurer des conditions uniformes pour faciliter la transmission d'informations qui est demandée aux États membres, la Commission devrait adopter des lignes directrices destinées aux États membres et décrivant les méthodes de rassemblement et de présentation des informations relatives aux opérations de transport combiné visées à l'article 5, paragraphe 1.
- (20) La transparence est importante pour toutes les parties concernées par les opérations de transport combiné. Pour faciliter cette transparence, il est important d'assurer la publication de toutes les règles, mesures et coordonnées utiles de manière à ce qu'elles soient facilement accessibles.
- (21) [...]

¹¹ Cion formule une réserve sur ce considérant, car l'article 5 ne prévoit aucune collecte d'informations au niveau de l'UE.

(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.

(23) Il convient dès lors de modifier la directive 92/106/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 92/106/CEE est modifiée comme suit:

1) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains types de transport combiné de marchandises";

nouvel article 1 bis:

La présente directive a pour objectif de contribuer à la réduction de la pollution de l'air, des émissions de gaz à effet de serre, des accidents de la route, des nuisances sonores et des embouteillages en promouvant le développement des opérations de transport combiné et d'encourager le passage modal à d'autres modes pour le transport de marchandises, tels que le rail, la voie navigable intérieure et la voie maritime en augmentant la compétitivité des opérations de transport combiné par rapport au transport de marchandises par la route.

2) l'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

1. La présente directive s'applique aux opérations de transport international¹² combiné.
2. Aux fins de la présente directive, on entend par "transport international combiné" l'acheminement d'unités de chargement intermodales (remplies ou vides) par une opération de transport entre des États membres, ou entre des États membres et un pays tiers, dans laquelle le segment initial ou final du trajet, ou les deux, s'effectue par route et un ou plusieurs segments non routiers du trajet s'effectuent par rail, par voie navigable intérieure ou par mer:

On entend par unité de chargement intermodale:

- a) une remorque ou une semi-remorque, 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, lorsque l'unité de chargement intermodale non accompagnée est transbordée entre les différents modes de transport; ou
- b) un véhicule routier (un camion avec ou sans remorque, ou une semi-remorque avec un tracteur), ou une semi-remorque non grutable¹³, qui est transporté par rail, voie navigable intérieure ou mer pour ce qui concerne le segment non routier du trajet.

[...] ¹⁴

2 bis. La présente directive ne s'applique qu'aux opérations de transport combiné dans lesquelles au moins un des segments non routiers dispose d'une solution viable de transport par route équivalente, l'opération totale induisant donc un transfert modal dans l'Union.

¹² Cion a émis une réserve sur le champ d'application. À son avis, le texte réduit de 20 % le champ d'application de la proposition.

¹³ Cion a formulé une réserve sur l'exclusion des semi-remorques non grutables des exigences d'identification.

¹⁴ Cion, soutenue par BE, LU et PT, serait favorable au maintien d'une obligation d'identification des semi-remorques non grutables après une période transitoire.

3. Chaque segment routier visé au paragraphe 2 n'excède pas 150 km à vol d'oiseau.¹⁵

La distance limite pour le segment routier s'applique à la longueur totale de chaque segment routier, indépendamment des enlèvements intermédiaires sur le segment initial et des livraisons sur le segment final du trajet. Le transport d'unités de chargement vides avant un segment routier initial ou après un segment routier final (par exemple en provenance ou à destination d'un parc de conteneurs) n'est pas considéré comme faisant partie d'une opération de transport combiné.

- 3 bis. Si un terminal routier/ferroviaire¹⁶ approprié en termes d'équipements de transbordement et/ou de capacité ne peut pas être trouvé dans une distance de 150 km à vol d'oiseau, cette distance limite du segment routier peut être dépassée pour des opérations de transport combiné, afin d'atteindre le terminal de transport géographiquement le plus proche qui dispose de la capacité opérationnelle de transbordement requise conformément aux règles spécifiées par les États membres. À cette fin, les États membres déterminent si la capacité opérationnelle de transbordement requise¹⁷ n'est pas disponible et ils répertorient les solutions de remplacement appropriées¹⁸. Les États membres publient ces règles.

¹⁵ Cion a formulé une réserve sur la suppression de la limite de 20 % et de la mention correspondante à l'article 3.

¹⁶ MT, PL et PT suggèrent d'ajouter les ports maritimes.

¹⁷ Cion a émis une forte réserve concernant le fait que les conditions d'éligibilité à un soutien sont amenées à un niveau inférieur à celui qui existe aujourd'hui. Cion suggère de remplacer ce paragraphe par le texte suivant: *"Si un terminal routier/ferroviaire approprié en termes d'équipements de transbordement, de capacité, d'heures d'ouverture et/ou de services de fret ferroviaire appropriés ne peut pas être trouvé dans une distance de 150 km à vol d'oiseau, cette distance limite du segment routier peut être dépassée pour des opérations de transport combiné, afin d'atteindre le terminal de transport géographiquement le plus proche qui dispose de la capacité opérationnelle de transbordement requise."*

¹⁸ Cion, soutenue par BE et LU, préfère la version précédente de ce texte, avec des règles harmonisées au niveau de l'UE.

3 *ter*. Un État membre peut décider de ne pas appliquer les mesures de soutien prévues à l'article 6 de la présente directive à un segment routier qui transite sur son territoire sans chargement ou déchargement de marchandises. Cet État membre peut décider que, aux fins de la directive 96/53/CE, un tel segment routier n'est pas considéré comme faisant partie d'une opération de transport combiné. Les États membres publient ces règles.^{19 20 21}

4. Lorsqu'une opération de transport combiné démarre et/ou s'achève en dehors de l'Union, la présente directive s'applique à la partie de l'opération se déroulant dans l'Union si:
- a) cette partie satisfait aux exigences énoncées aux paragraphes 2, 2 *bis*, 3, 3 *bis* et 3 *ter*, et
 - b) le segment non routier qui traverse une frontière de l'Union européenne a une longueur d'au moins 100 km sur le territoire de l'UE."
- 3) l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

"Article 3

- 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 effectuant l'opération de transport routier concernée peut produire des preuves attestant clairement que ce transport routier constitue un segment routier d'une opération de transport combiné.
- 2) Les preuves visées au paragraphe 1 comprennent les informations suivantes:
- a) le nom, l'adresse et les coordonnées de l'expéditeur ou de l'opérateur qui organise l'opération de transport combiné pour le compte de l'expéditeur;

¹⁹ COM a formulé une réserve forte sur ce paragraphe.

²⁰ IT, PL, SI et FI ont formulé une réserve sur ce paragraphe.

²¹ SI propose de formuler ce paragraphe comme suit: "*Le transit sur le territoire d'un État membre de l'UE dans le cadre du segment routier initial ou final d'un transport combiné n'est autorisé/possible que si l'État membre ne propose pas de terminal de transport combiné approprié.*"

- b) l'identification de l'unité de chargement intermodale transportée ou, lorsqu'un véhicule routier est transporté sur un segment non routier, l'identification de ce véhicule routier;
- b *bis*) le nom, l'adresse et les coordonnées du destinataire;
- c) l'itinéraire de l'opération de transport combiné:
- les endroits où chacun des différents segments du transport combiné commence et finit dans l'Union et les dates respectives;
 - les distances suivantes:
 - i) les distances à vol d'oiseau pour chaque segment routier dans l'Union;
 - ii) [...] ²²;
 - iii) pour les opérations de transport combiné soumises à l'article 1^{er}, paragraphe 4, point b), la distance du segment non routier dans l'Union;
 - le segment routier ne peut dépasser 150 km que dans le respect des règles applicables des États membres visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3 *bis* ²³;
 - dans le cas d'un segment routier initial, une confirmation du premier terminal de transbordement/du terminal de transbordement suivant pour attester que l'unité de chargement intermodale identifiée sera transbordée entre des modes de transport, y compris le lieu et la date, ou une confirmation du ou des opérateurs respectifs du segment non routier attestant que l'unité de chargement intermodale ou le véhicule routier identifié sera transporté par ce ou ces opérateurs dans le cadre de cette opération de transport combiné, y compris le lieu et la date d'enlèvement;

²² Cion a formulé une réserve sur la suppression de ce point, en lien avec la suppression de la limite de 20 % à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point b);

²³ Cion propose de supprimer ce point afin de prendre en compte la modification proposée dans la ndbp 15 à l'article 1^{er}, paragraphe 3 *bis*, et de rétablir le texte figurant dans le rapport de la présidence bulgare sur l'état des travaux: "*si le segment routier dépasse 150 km à vol d'oiseau, la justification du dépassement de la distance conformément aux conditions visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3 bis*".

- dans le cas du segment routier final, une confirmation du dernier terminal de transbordement pour attester que l'unité de chargement intermodale identifiée a été transbordée entre des modes de transport, y compris le lieu et la date, ou une confirmation du ou des opérateurs respectifs du segment non routier attestant que l'unité de chargement intermodale ou le véhicule routier identifié a été transporté par ce ou ces opérateurs dans le cadre de cette opération de transport combiné, y compris le lieu et la date de livraison

2 bis. Les preuves visées au paragraphe 1 sont dûment authentifiées.

3. Les preuves ou documents existants peuvent être utilisés si toutes les informations requises conformément à l'article 3, paragraphe 2, sont fournies. Dans ce cas, aucun autre document ou preuve n'est exigé pour attester que le transporteur réalise une opération de transport combiné.
4. La preuve visée au paragraphe 1 est apportée sur demande de l'agent chargé du contrôle de l'État membre dans lequel le contrôle est effectué. Elle est rédigée dans la langue officielle de cet État membre ou en anglais.

4 bis. En cas de contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport, l'expéditeur ou l'opérateur qui organise l'opération de transport combiné pour le compte de l'expéditeur ou toute autre personne ou entité susceptible de l'aider à fournir les informations visées au paragraphe 2. Ces informations sont communiquées durant le contrôle sur route²⁴.

5. Une telle preuve peut être présentée par voie électronique, dans un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés.

²⁴ Alignement sur le dernier texte de compromis pour l'article 8, paragraphe 4 bis, du règlement (CE) n° 1072/2009.

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 c), est permise si elle est dûment justifiée, dans des circonstances exceptionnelles et imprévues qui échappent au contrôle du ou des transporteurs et entraînent des changements dans l'opération de transport combiné. Pour apporter la preuve requise, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport, l'expéditeur ou l'opérateur qui organise l'opération de transport combiné pour le compte de l'expéditeur ou 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.";
- 4) l'article 4 est remplacé par le texte suivant:

"Article 4

1. Tous les transporteurs établis dans un État membre qui remplissent les conditions d'accès à la profession et d'accès au marché du transport de marchandises ont le droit d'effectuer, dans le contexte d'une opération de transport international combiné, des segments routiers initiaux et/ou finaux.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent, lorsque c'est nécessaire pour éviter des utilisations abusives par la fourniture de services illimités et continus pour les segments routiers initiaux ou finaux dans un État membre d'accueil, prévoir que le dernier déchargement d'un tel segment routier a lieu dans une période déterminée après que le véhicule est entré dans cet État membre d'accueil. Cette période n'est pas inférieure à 5 jours. Un État membre faisant usage de cette possibilité détermine aussi la période suivant la fin des opérations du transporteur en lien avec ces segments routiers durant laquelle le même véhicule ou, dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, le véhicule à moteur de l'ensemble, ne peut pas être utilisé dans cet État membre d'accueil pour ces segments routiers initiaux et/ou finaux ou des opérations de cabotage telles qu'elles sont définies dans le règlement (CE) n° 1072/2009. Cette période ne dépasse pas [7] jours.

3. Les États membres recourant à la dérogation prévue au paragraphe 2, outre ce qui est prévu à l'article 3, 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 effectuant l'opération de transport routier concernée peut produire des preuves attestant clairement des opérations pertinentes précédentes et du moment où le véhicule est entré dans l'État membre d'accueil.
4. Les États membres recourant à la dérogation prévue au paragraphe 2 en notifient la Commission avant d'appliquer les mesures nationales pertinentes. Ils réexaminent ces règles au moins tous les cinq ans et ils notifient ce réexamen à la Commission. Ils publient les règles, y compris la durée des périodes respectives, de manière transparente.";
- 5) l'article 5 est remplacé par le texte suivant:

"Article 5

- 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 [cinq] ans, un rapport contenant des informations concernant les opérations de transport combiné visées par la présente directive et se déroulant sur leur territoire. Le rapport contient des informations et des statistiques, si disponibles,²⁵ concernant en particulier les principaux corridors du réseau de transport national et transfrontalier utilisés dans des opérations de transport combiné, le nombre des véhicules (un ensemble routier comptant pour un seul véhicule), des caisses mobiles et des conteneurs transportés, les tonnages transportés, une liste des terminaux de transbordement servant aux opérations de transport combiné et une vue d'ensemble des mesures nationales de soutien appliquées et envisagées.
 - a) [...];
 - b) [...];

²⁵ Cion a émis une réserve sur le fait de limiter le rapport aux informations aisément accessibles, amenant l'obligation à un niveau inférieur à son niveau actuel.

- c) [...];
 - d) [...].
- 2) La Commission adopte des lignes directrices destinées aux États membres et décrivant les méthodes de rassemblement et de présentation des informations relatives aux opérations de transport combiné visées au paragraphe 1.
- 3) Sur la base d'une analyse des rapports nationaux et des données existant au niveau 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] et ensuite tous les [cinq] ans, la Commission rédige et soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur:
- a) le développement économique des transports combinés;
 - b) [...];
 - c) [...];
 - 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."

[Article 6]

- 6) à l'article 6, les paragraphes 4, 5, 6, 7 et 8 suivants sont ajoutés:
4. Les États membres peuvent prendre²⁶ les mesures nécessaires à la réalisation de l'objectif de la présente directive, qui consiste à soutenir les investissements dans les terminaux de transbordement en ce qui concerne:
- a) la construction et, au besoin, l'extension des terminaux de transbordement pour le transport combiné;

²⁶ Cion est opposée au fait de remplacer "prennent" par "peuvent prendre" et propose la formulation suivante: "...Les États membres prennent les mesures nécessaires pour encourager les investissements dans ...".

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

4 bis. [...] ²⁷

Les États membres s'assurent qu'un accès ouvert est accordé à tous les opérateurs sans discrimination pour toutes les installations de transbordement bénéficiant d'un soutien public pendant une période minimale de cinq ans ou pour une période plus longue si nécessaire et/ou si c'est prévu par un État membre et conformément au droit de l'Union. Les États membres peuvent fixer des conditions supplémentaires d'admissibilité aux mesures de soutien.

5. Les États membres peuvent prendre des mesures supplémentaires en vue d'améliorer la compétitivité du transport combiné par rapport à des opérations de transport routier équivalentes

De telles mesures peuvent, sans préjudice des articles 29 à 37 de la directive 2012/34/UE, porter sur n'importe quelle composante d'une opération de transport combiné, telle que le segment routier ou non routier, le véhicule, le navire ou l'unité de chargement intermodale utilisé ou encore les opérations de transbordement.

6. Les États membres communiquent sans tarder à la Commission le texte des mesures de soutien prises en application du présent article.
7. Les États membres réévaluent périodiquement les besoins du marché du transport combiné et, si nécessaire, adaptent les mesures pour le soutien du transport combiné.
8. [...]

8 bis. La Commission évalue ²⁸ la possibilité de concevoir des critères pour la compatibilité, avec le marché intérieur, de certains types d'aide en faveur du transport combiné, à la lumière de l'expérience acquise ²⁹.";

²⁷ Cion propose de conserver le texte dans une forme simplifiée, comme suit: *"Les États membres s'assurent que, lorsque de telles mesures sont mises en œuvre, la priorité est accordée à une couverture géographique suffisante d'installations adaptées dans l'Union, et en particulier le long des réseaux central et global du RTE-T."*

²⁸ Cion est opposée à l'utilisation du terme "évalue" et considère que les termes "peut évaluer" doivent rester.

²⁹ Concernant les aides d'État, EL préfère la formulation précédente, figurant dans le document de la présidence bulgare sur l'état des travaux (doc. 7864/18).

- 7) les articles 7 et 9 sont supprimés.
- 8) l'article suivant est inséré:

"Article 9 bis

- 1) [...]
- 2) [...]
- 3) Les États membres publient sous une forme aisément accessible et gratuitement les informations utiles aux fins de l'application de la présente directive, y compris l'aide disponible pour les opérateurs économiques et les coordonnées des autorités nationales compétentes. Les États membres notifient à la Commission le lieu où les informations sont publiées ainsi que les coordonnées et les différentes missions des autorités nationales compétentes.
- 4) La Commission européenne publie et tient à jour une liste des coordonnées des autorités nationales compétentes et des mesures de mise en œuvre des États membres qui lui ont été communiquées, y compris celles visées à l'article 1^{er}, paragraphes 3 *bis* et 3 *ter*.";
- 9) l'article suivant est inséré:

"Article 2

- 1) Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXXXX [deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils en informent immédiatement la Commission. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, à la directive abrogée par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.

- 2) Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président
