

Bruxelles, le 3 avril 2019
(OR. en)

7739/19

Dossier interinstitutionnel:
2017/0290(COD)

CODEC 752
TRANS 218
PE 112

NOTE D'INFORMATION

Origine: Secrétariat général du Conseil
Destinataire: Comité des représentants permanents/Conseil

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
- Résultat de la première lecture du Parlement européen
(Strasbourg, du 25 au 28 mars 2019)

I. INTRODUCTION

La rapporteure, M^{me} Daniela AIUTO (EFDD, IT), a présenté, au nom de la commission des transports et du tourisme, un rapport concernant la proposition de directive. Ce rapport contenait 81 amendements (amendements 1 à 81) à la proposition.

Les groupes politiques ont en outre déposé les amendements suivants: Le groupe ECR a déposé cinq amendements (amendements 83 à 87), le groupe Verts/ALE a déposé cinq amendements (amendements 88 à 92) et le groupe GUE/NGL a déposé un amendement (amendement 82).

II. VOTE

Lors du vote intervenu le 27 mars 2019, l'assemblée plénière adopté les amendements 1 à 81 à la proposition de directive.

La proposition de la Commission ainsi modifiée constitue la position du Parlement en première lecture, contenue dans sa résolution législative qui figure à l'annexe de la présente note¹.

¹ Le texte de la position du Parlement contenu dans la résolution législative indique les modifications apportées à la proposition de la Commission par les amendements: les passages ajoutés sont signalés en *caractères gras et italiques* et les passages supprimés par le signe "■".

Règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres *I**

Résolution législative du Parlement européen du 27 mars 2019 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 2018²,
 - vu l'avis du Comité des régions du 5 juillet 2018³,
 - 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.

² JO C 262 du 25.7.2018, p. 52.

³ 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'efficacité 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

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.

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, ***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

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 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)

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^{er}} 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^{quinqüies}} 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

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.

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 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

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

Amendement

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

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 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

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

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 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

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) 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

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.

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, **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

Directive 92/106/CEE

Article 1 – paragraphe 2 – point a

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

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***

transbordée entre les différents modes de transport; ou

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'exécède pas ***la plus grande des distances suivantes*** sur le territoire de l'Union:

- a) ***150 kilomètres à vol d'oiseau;***

Amendement

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

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 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

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 **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.**

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

Amendement

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

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*,

compris pour chaque mode de transport utilisé pour le segment non routier:

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

Article 3 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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

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 **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 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**

Amendement

La preuve peut être apportée au moyen de documents de transport existants tels que la

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).

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 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.

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 *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 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.

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.

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

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

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

Amendement

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

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 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 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

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 transbordement en ce qui concerne:

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

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 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 Conseil¹ 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)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Texte proposé par la Commission

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 et, partant, à diminuer la pollution atmosphérique, les

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***

émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route, les nuisances sonores et les embouteillages.

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

Amendement

4. La Commission publie **sur internet** et met à jour, au besoin, la liste des autorités compétentes visées au

des mesures visées à l'article 6.»;

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

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)]. *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.*