**Procédure LÉGISLATIVE ORDINAIRE – Première lecture**

**Suite donnée à la résolution législative du Parlement européen sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE relative à l’établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres**

**1. Rapporteur:** Daniela AIUTO (EFDD/IT)

**2. Numéros de référence:** 2017/0290 (COD)/A8-0259/2018/P8\_TA-PROV(2019)0308

**3. Date d’adoption de la résolution:** 27 mars 2019

**4. Base juridique:** article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne.

**5. Commission parlementaire compétente:** Commission des transports et du tourisme (TRAN)

**6. Position de la Commission:**

le texte adopté par le Parlement européen contient un total de 81 amendements, dont la plupart peuvent être acceptés. Six amendements sont inacceptables pour la Commission, 17 suscitent des préoccupations, 4 sont formulés de manière ambiguë, mais présentent des conséquences mineures et 54 sont acceptables pour la Commission.

**Les six amendements suivants sont inacceptables pour la Commission:**

les amendements 30, 31, 42 et 44 réduisent l’admissibilité aux mesures de soutien au transport combiné, non seulement par rapport à la proposition de la Commission, mais aussi par rapport au régime actuellement applicable. La résolution du Parlement européen élimine la distance maximale (20 %) variable proposée par la Commission pour les segments routiers et réduit la distance maximale fixe de 150 km à vol d’oiseau à 150 km parcourus (réduction d’environ 30 % de la distance parcourue en moyenne). Pour les transports combinés par voie navigable, ces modifications entraînent une réduction de l’admissibilité d’environ 30 % par rapport à la directive en vigueur. Dans le cas des opérations de transport combiné par chemin de fer, la résolution rend toujours acceptable l’accès à un terminal approprié le plus proche, mais permet aux États membres de réduire la distance parcourue de (150 km) de 50 % (75 km) pour des «raisons environnementales», sans définir plus clairement cette notion. Cet aspect réduit l’admissibilité par rapport à la proposition de la Commission, ce qui restreint considérablement le choix des opérateurs. En outre, en conservant des règles différentes pour le transport combiné par voie navigable et par chemin de fer, des ambiguïtés demeurent pour les opérations trimodales. Selon l’industrie, réduire la «zone de chalandise» pour une opération de transport combiné se traduirait très probablement par un recul considérable du transfert modal en faveur d’un transport uniquement routier dans les États membres où la densité du terminal est faible. Du point de vue de la Commission, l’admissibilité aux mesures de soutien des opérations de transport combiné au titre de la présente directive ne devrait pas être réduite par rapport à la situation actuelle et les mesures susceptibles d’entraîner l’inversion du transfert modal doivent être évitées.

L’amendement 71 (dispositif) en association avec l’amendement 19 (considérant) concernant les aides d’État va à l’encontre de la répartition des compétences entre les institutions de l’UE établie par le traité. L’amendement prévoit une exemption par catégorie de l’obligation d’information prévue à l’article 108, paragraphe 3, du TFUE pour les opérations de transport combiné, lorsque l’aide ne représente pas plus de 35 % du coût total de l'opération. Toutefois, l’adoption de ce type de règlements d’exemption par catégorie relève exclusivement de la compétence de la Commission. Conformément à l’article 108, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE), la Commission peut adopter des règlements d'exemption par catégorie concernant uniquement les catégories d’aides d’État que le Conseil a déterminées, conformément à l’article 109 du TFUE et conformément aux procédures prévues dans le règlement d’habilitation [règlement (CE) nº 1588/2015 du 13 juillet 2015].

### Les 17 amendements suivants soulèvent des préoccupations, car leur mise en œuvre serait problématique, enfreindrait les obligations internationales ou renforcerait le manque d’efficacité.

L’amendement 39 supprime de la liste des informations requises à l’article 3, visant à prouver qu’une opération est une opération de transport combiné, le lieu effectif de transbordement vers le mode non routier. Sans de telles informations sur la fin du mode non routier, il est impossible de déterminer la longueur du mode routier et donc de remplir les critères d’admissibilité.

Les amendements 10, 12, 34, 45, 46, 48 et 76 introduisent des dispositions problématiques concernant les documents de transport, notamment, en premier lieu, une condition concernant la suppression progressive du recours aux documents sur papier, y compris ceux qui sont fondés sur des conventions internationales. S’il convient de soutenir le passage au numérique, les documents sur papier ne sauraient être totalement interdits à court terme, au risque de disqualifier les opérations effectuées par les petites et moyennes entreprises (PME) et les opérations entamées ou achevées hors de l’Union. En outre, un délai est prévu pour la présentation des éléments requis lors des contrôles routiers, qui diffère des règles applicables au transport routier général et il est proposé que certaines informations soient fournies ex post dans un délai de cinq jours. Ces dispositions sont susceptibles de créer des problèmes de mise en œuvre.

Les amendements 23, 24, 58 et 59 contiennent de nombreuses obligations pour la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre et l’établissement de rapports, soit dans des domaines où la capacité d’action de la Commission dépend intégralement du respect, par les États membres, de leurs propres obligations et de leur coopération soit d’une manière qui ne correspond pas aux procédures habituelles d’établissement de rapports entre les institutions.

Les amendements 9 et 26 introduisent une disposition ambiguë concernant le poids supplémentaire autorisé pour les semi-remorques grutables qui n'est pas compatible avec les limites fixées dans la directive sur les poids et dimensions (96/53/CE). Si, sur le fond, il peut être envisagé de relever les limites de poids pour les semi-remorques grutables au même niveau que pour les conteneurs en transport combiné, il convient de le faire en modifiant la directive sur les poids et dimensions.

Les amendements 64, 65 et 66 introduisent des modifications à l’article 6, paragraphe 1, concernant les «routes roulantes» (c’est-à-dire le transport combiné où le véhicule complet est placé sur un train), que la Commission n’a pas proposé de modifier. Les modifications étendent l’allégement fiscal sur les véhicules routiers aux opérations sur les voies intérieures navigables. Toutefois, le langage proposé rend impossible la mise en œuvre, étant donné que les véhicules ne sont généralement pas placés sur des barges et que les conteneurs ne sont pas soumis aux taxes sur les véhicules. Même corrigée, cette formulation créerait une situation dans laquelle le transport par conteneurs serait soutenu sur les voies intérieures navigables, mais pas lors du transport combiné ferroviaire ou maritime. L’efficacité et l’efficience de cette modification sont très contestables.

La formulation des amendements 3, 11, 47 et 57 est légèrement ambiguë et aurait besoin d’être revue et clarifiée avant d’être pleinement acceptable. Les 54 amendements restants sont acceptables pour la Commission ou pourraient être aisément combinés avec la formulation proposée par la Commission et seraient complémentaires.