

COM(2023) 702 FINAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 décembre 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 décembre 2023

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 8 novembre 2023
(OR. en)

15200/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0396 (COD)**

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	7 novembre 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 702 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 92/106/CEE du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 702 final.

p.j.: COM(2023) 702 final



Bruxelles, le 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 92/106/CEE du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées

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

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La loi européenne sur le climat dispose que l'Union européenne doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) dans tous les secteurs de son économie d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050¹. La communication sur le pacte vert pour l'Europe² a souligné la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports de 90 % d'ici à 2050 afin de parvenir à la neutralité climatique. Le plan d'action «zéro pollution»³ encourage le passage à des transports plus propres afin de réduire la pollution atmosphérique et sonore. En outre, pour réduire sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles, l'UE doit également améliorer son efficacité énergétique, comme le souligne le paquet REPowerEU⁴, qui considère la révision de la directive sur les transports combinés (ci-après la «DTC» ou la «directive»)⁵ comme un outil important à cet égard⁶.

La transition vers un transport de marchandises à faibles émissions et à faible consommation d'énergie nécessite une approche globale. Dans sa communication sur une stratégie de mobilité durable et intelligente⁷, la Commission souligne que tous les leviers politiques doivent être mobilisés pour rendre tous les modes de transport plus durables, rendre les alternatives durables largement disponibles dans un système de transport multimodal et mettre en place les mesures d'incitation appropriées pour stimuler la transition. Elle demande que des mesures décisives soient prises pour utiliser des modes de transport durables, notamment en déplaçant une quantité importante de fret vers le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance. Selon les étapes prévues dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, le trafic ferroviaire de fret devrait doubler et le trafic de marchandises par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance devraient augmenter de 50 % d'ici à 2050. De même, dans le pacte vert pour l'Europe, il a également été demandé qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur transporté aujourd'hui par la route soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures.

Le transport intermodal de marchandises, y compris le transport combiné⁸ (ci-après le «transport intermodal»), est essentiel pour permettre une plus grande pénétration des transports ferroviaires et par voie d'eau, qui, à eux seuls, n'offrent que très rarement des solutions de transport porte-à-porte. Dans le même temps, les coûts externes moyens du transport ferroviaire et fluvial par tonne-km (tkm) sont presque trois fois moins élevés, avec respectivement 0,013 EUR/tkm et 0,019 EUR/tkm, par rapport au coût externe moyen pour

¹ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat»), JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_fr.

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.

⁶ Plan de l'UE «Économiser l'énergie», COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Le transport combiné est un sous-ensemble du transport intermodal répondant à la définition figurant dans la DTC.

les poids lourds (HGV), qui est de 0,042 EUR par tkm. Le transport intermodal, qui comprend les tronçons routiers d'apport au début et/ou à la fin de l'opération, présente à la fois les avantages offerts par ces modes non routiers en matière d'amélioration de la performance environnementale et de l'efficacité énergétique, et ceux offerts par le transport routier en matière d'accessibilité et de flexibilité. Le transport intermodal permet d'utiliser des modes de transport en combinaison efficace, notamment en promouvant ceux dont l'empreinte environnementale est comparativement inférieure, ce qui permet d'optimiser l'utilisation du réseau et des ressources de transport existants et de réduire les émissions et la consommation d'énergie.

Par conséquent, le transport intermodal joue un rôle déterminant dans la réalisation de l'ambition de la stratégie de mobilité durable et intelligente et de celle du pacte vert pour l'Europe. Il a donc été annoncé dans la stratégie de mobilité durable et intelligente que, pour soutenir l'écologisation des opérations de fret en Europe, le cadre existant pour le transport intermodal doit être remanié en profondeur et transformé en un outil efficace.

Même si les performances du transport intermodal, en volume, ont considérablement augmenté au cours des 30 dernières années, le transport routier domine encore le secteur du transport de marchandises dans l'UE car, souvent, en raison de divers facteurs, le transport intermodal n'est pas compétitif par rapport au transport exclusivement routier. Premièrement, le succès du transport intermodal dépend de la performance (disponibilité, fiabilité, ponctualité, vitesse) et du coût de chaque partie de la chaîne, c'est-à-dire des services offerts par le transport ferroviaire et par voie d'eau, des terminaux de transbordement ainsi que du transport routier pour le «dernier kilomètre». Il existe des écarts de performance dans tous ces éléments qui doivent être comblés par la législation sectorielle et les efforts des entreprises du secteur. Deuxièmement, dans la mesure où le niveau d'internalisation des coûts externes diffère d'un mode de transport à l'autre, le transport non routier et intermodal n'est pas compétitif sur des distances moyennes et longues par rapport au transport exclusivement routier. Il est mentionné dans la stratégie de mobilité durable et intelligente que l'adoption d'un ensemble complet de mesures est nécessaire pour garantir une tarification équitable et efficace pour tous les modes de transport. Ce n'est qu'à cette condition que les pollueurs et les utilisateurs assumeraient l'entière responsabilité des coûts qu'ils génèrent, ce qui leur permettrait de faire des choix alignés sur ce qui est le mieux pour la société. Il est également prévu dans la stratégie de mobilité durable et intelligente que l'internalisation complète des coûts externes au sein de l'UE devrait être achevée d'ici à 2050, ce qui rend indispensable l'adoption de mesures supplémentaires avant cette date, afin d'atteindre les objectifs environnementaux décrits ci-dessus d'ici à 2050.

Depuis 1975, l'UE dispose d'un instrument⁹ pour soutenir les opérations de transport intermodal éligibles (c'est-à-dire le transport combiné) dans le but d'accroître la compétitivité du transport combiné par rapport au transport de marchandises exclusivement routier et d'accroître ainsi le recours au transport combiné.

En 1992, cet instrument a été remplacé par la directive 92/106/CEE du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (DTC). L'objectif de la DTC est de compléter les autres politiques modales afin d'accroître la compétitivité du transport intermodal faisant intervenir les transports ferroviaire, fluvial et maritime à courte distance en combinaison avec des segments routiers limités. La DTC est le seul instrument juridique de l'UE qui soutient directement le transport

⁹ Directive 75/130 du Conseil du 17 février 1975 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés route/rail de marchandises entre États membres, JO L 48 du 22.2.1975.

intermodal et encourage ainsi le transfert du fret routier vers des modes de transport à émissions plus faibles.

Afin d'accroître l'efficacité de la DTC, la Commission a présenté en 1998 une proposition visant à la modifier, mais les négociations n'ayant abouti à aucun résultat, elle l'a retirée en 2001.

En 2016, la Commission a procédé à une évaluation REFIT¹⁰. Elle a conclu que la DTC restait un instrument pertinent pour soutenir le transport combiné, mais que son efficacité pouvait encore faire l'objet d'importantes améliorations car certaines de ses dispositions étaient obsolètes ou peu claires. Parmi les lacunes figurent des critères d'éligibilité restreints, un soutien économique insuffisant et l'utilisation de documents papier. Par la suite, la Commission a présenté une nouvelle proposition en 2017. Les négociations entre les colégislateurs ayant abouti à un résultat qui aurait réduit l'ambition de la DTC à un moment où les objectifs politiques, tels que définis dans la communication sur le pacte vert pour l'Europe¹¹, exigeaient le contraire, cette proposition a été retirée en 2020.

Pour répondre à ces attentes, la Commission a élaboré une nouvelle proposition visant à modifier la DTC. L'objectif de l'initiative est de recentrer le cadre de soutien créé par la présente directive et d'accroître ainsi la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier à longue distance afin de stimuler le passage du transport routier de marchandises à d'autres modes de transport et, partant, de réduire les coûts externes.

La directive modifiée s'applique à tous les transports intermodaux en ce qui concerne les cadres d'action nationaux, les rapports et la transparence des terminaux, et établit un cadre de soutien spécifique pour le sous-ensemble de transports intermodaux qui permet d'économiser un certain niveau de coûts externes. Ce dernier, en tant que sous-ensemble des transports intermodaux, continue d'être dénommé «transport combiné».

Les enseignements tirés des propositions de 1998 et 2017 et les résultats des négociations ont été pris en considération lors de l'élaboration de la présente proposition. Plus précisément, il s'agit des constats ci-dessous.

- La nécessité d'adopter une approche fondamentalement différente à l'égard des conditions d'octroi d'un soutien s'impose. Les conditions définies dans la DTC en vigueur dépendent de la longueur des différents segments routiers et non routiers, et des distances par rapport aux terminaux appropriés, ce qui ne correspond pas toujours aux conditions géographiques réelles et entraîne des difficultés de mise en œuvre. En outre, et surtout, ces critères ne prennent pas en considération la performance environnementale de l'opération effective, ce qui signifie que l'aide ne se concentre pas sur des opérations qui permettent de réaliser des économies de coûts externes.
- Les dispositions relatives aux investissements visant à atteindre une capacité suffisante pour les terminaux, bien que nécessaires, ne s'inscrivent pas bien dans le champ d'application de la directive et se sont heurtées à l'opposition de nombreux États membres. Ces questions ont donc été résolues dans la proposition de révision du règlement RTE-T présentée par la Commission¹².
- Le recours aux solutions numériques pour les contrôles de conformité et le contrôle de l'application de la législation peut également faciliter l'accès aux données sur le

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

fonctionnement du marché et sur l'amélioration de l'efficacité des mesures de soutien économique.

- La diversité des situations dans les différents États membres nécessite l'adoption de politiques différentes en matière de mesures de soutien.

Pour atteindre ses objectifs, cette initiative s'articule autour de quatre axes.

- Conditions de soutien et preuve de conformité

Les conditions dans lesquelles les opérations intermodales relèvent du champ d'application du soutien prévu par la présente directive sont rationalisées de manière à couvrir une plus grande part du transport intermodal, à éliminer les ambiguïtés et les possibilités d'interprétations erronées et d'inégalité de traitement et à établir une base claire pour les décisions de conformité. Il s'agit notamment de conditions relatives au champ d'application géographique, aux unités de chargement et à leur régime d'identification, au traitement des conteneurs vides, au minimum d'économies de coûts externes à réaliser, à la nécessité de règles relatives au calcul des économies de coûts externes, ainsi qu'au contenu et aux règles relatives à la preuve de la conformité.

- Cadres de soutien

La raison d'être de l'ensemble de la directive est de fournir un cadre de soutien au transport intermodal comprenant des mesures réglementaires et/ou économiques appropriées. Toutefois, selon l'évaluation REFIT, le cadre de soutien établi par la directive pour renforcer la compétitivité relative du transport combiné a été insuffisant. En effet, 70 des 100 réponses à la consultation publique ouverte ont confirmé que cela constituait un problème¹³. Le récent rapport spécial de la Cour des comptes européenne sur le transport intermodal a également conclu que le soutien au transport intermodal n'était pas suffisamment efficace, étant donné qu'il n'existait toujours pas de conditions de concurrence équitables pour le transport intermodal de marchandises dans l'UE¹⁴. Les nouvelles règles introduisent les éléments suivants en plus du soutien existant:

1. une nouvelle exemption réglementaire à l'échelle de l'UE, permettant de déroger aux interdictions nationales de circuler;
2. l'obligation, pour les États membres, d'analyser leurs mesures existantes ainsi que d'étendre leurs cadres d'action nationaux ou d'en créer de nouveaux - prévoyant des mesures appropriées de nature réglementaire et/ou économique - afin de soutenir l'adoption du transport intermodal;
3. un objectif de réduction globale de 10 % des coûts du transport combiné dans chaque État membre, afin de faciliter les perfectionnements technologiques pertinents pour le transport intermodal et d'établir de nouvelles connexions entre des terminaux auparavant non connectés.

- Transparence du fonctionnement du marché

Comme il a été conclu à l'issue de l'évaluation REFIT, le manque de transparence observé en ce qui concerne la politique nationale existante et la situation du marché

¹³ Ces réponses provenaient de 11 administrations publiques (une tchèque, deux belges, une autrichienne, trois françaises, une norvégienne, une italienne, une allemande et une suédoise), de 49 acteurs du secteur, de quatre citoyens et de six répondants relevant de la catégorie «autres».

¹⁴ Cour des comptes européenne (2023), op. cit.

empêche d'évaluer si le soutien est adapté à la situation réelle. 18 des 49 répondants¹⁵ à l'enquête sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle une base empirique qui permettrait de déterminer le niveau de soutien adéquat fait défaut. L'élaboration de rapports par la Commission est maintenue, mais avec des données et des périodes de référence actualisées, à quoi s'ajoute l'obligation pour les États membres de garantir la transparence des cadres d'action nationaux en matière d'intermodalité qu'ils mettent en œuvre pour soutenir le transport combiné. Les liens vers l'ensemble des cadres d'action nationaux et des mesures nationales seront publiés dans un portail central géré par la Commission. En outre, une clause de réexamen pour la réévaluation de ce cadre de soutien de l'UE est ajoutée.

– Exigences en matière de transparence pour les terminaux

La proposition introduit des exigences communes en matière de transparence pour les terminaux, en veillant à ce que tous les terminaux mettent à la disposition du public des données concernant les installations et les services des terminaux. En outre, la proposition prévoit la possibilité d'établir un cadre définissant les catégories de terminaux, fondé sur les niveaux de service, pour les services et installations disponibles. Ces mesures complètent la proposition de révision du règlement RTE-T, qui porte sur la capacité et la qualité des terminaux sur le réseau RTE-T.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

L'initiative se place dans le contexte de la loi européenne sur le climat¹⁶ et de la communication sur le pacte vert pour l'Europe¹⁷, qui fixent tous deux des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle s'inscrit en outre dans le contexte du train de mesures REPowerEU¹⁸, qui vise à améliorer l'efficacité énergétique de l'UE et à reconnaître la révision de la DTC comme étant un outil important à cet égard¹⁹, et dans celui du plan d'action «zéro pollution»²⁰, qui encourage le passage à des transports plus propres afin de réduire la pollution atmosphérique et sonore. En outre, il est demandé dans la stratégie de mobilité durable et intelligente que des mesures décisives soient prises pour réorienter le transport de marchandises vers des modes de transport plus durables.

Il convient de noter que dans le passé certaines politiques contenaient déjà des considérations spécifiques relatives au transport combiné. En 1992, la Commission a publié un livre blanc sur les transports et un paquet législatif l'accompagnant, dont résulte la DTC dans sa dernière mouture, libéralisant entièrement le marché du transport combiné dans l'UE et mettant en place un nouveau cadre de soutien. En 1997, la Commission a publié une stratégie spécifique relative au transport intermodal en Europe²¹. Le livre blanc sur les transports²² de 2011 a fixé l'objectif spécifique de transférer 30 % du fret routier à longue distance (plus de 300 km) vers

¹⁵ 14 des 31 entreprises interrogées et 4 autorités sur 8.

¹⁶ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat»), JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_fr

¹⁹ Plan de l'UE «Économiser l'énergie», COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

le transport ferroviaire ou par voie d'eau d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition complète d'autres politiques en matière de transport, qui a) ciblent les performances environnementales des différents modes de transport, b) internalisent les coûts externes en appliquant les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur payeur», et c) assurent la transparence des services disponibles et des règles applicables au secteur ou à certaines parties de celui-ci.

La question de l'accroissement de la durabilité des différents modes de transport du point de vue de leur efficacité énergétique et de leur recours à des carburants durables, pour réduire ainsi les coûts externes des transports, a été abordée dans une série d'instruments politiques tels que les normes de performance en matière de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds²³, la directive révisée sur les énergies renouvelables (RED II)²⁴ et le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

De même, une série de mesures ciblent déjà l'internalisation des coûts externes, dans le but de permettre à la société de faire les bons choix. Parmi ces mesures figurent notamment les règles en matière de tarification du carbone, les règles en matière de redevances d'infrastructure et les taxes sur l'énergie et les véhicules, qui sont progressivement ajustées et mises en application. À terme, elles doivent s'inscrire toutes ensemble dans une politique mutuellement compatible, complémentaire et cohérente, bien que ce processus puisse s'étendre jusqu'en 2050, selon les termes de la stratégie de mobilité durable et intelligente²⁵.

Bien que diverses obligations en matière de transparence et de présentation de rapports existent dans la législation propre à chaque mode de transport, les rapports ou l'échange d'informations transversaux entre modes de transport (pertinents pour le transport intermodal) sont largement inexistantes. En outre, la valeur ajoutée et l'attrait du transport intermodal dépendent des performances des différents modes de transport et des capacités d'infrastructure disponibles. Par conséquent, la présente initiative est élaborée en parallèle avec d'autres règlements et propositions législatives en matière de transports, y compris ceux qui s'inscrivent dans le cadre du paquet sur l'écologisation des transports, dont elle fait partie.

Elle entretient également des liens étroits avec d'autres parties de ce train de mesures, notamment l'initiative visant à accroître la part du rail dans le transport international²⁶ et la révision de la directive relative aux poids et dimensions²⁷ pour les véhicules routiers, qui jouent toutes deux un rôle important dans la suppression des obstacles au transport intermodal liés aux caractéristiques qui lui sont propres.

En outre, le nouveau cadre commun de l'UE pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les transports et la logistique (CEEU) et la mise en œuvre du règlement sur

²³ Règlement (UE) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ Une étape importante exigeant que tous les coûts externes du transport au sein de l'UE soient couverts par les usagers des transports d'ici à 2050 au plus tard est fixée dans la stratégie de mobilité durable et intelligente.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Transport-international-de-marchandises-et-de-passagers-augmentation-de-la-part-du-traffic-ferroviaire_fr.

²⁷ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59). Elle permet d'utiliser des véhicules routiers plus lourds et plus longs dans le transport intermodal, y compris les segments routiers d'opérations de transport combiné.

les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI)²⁸ contribuent au cadre technique pour la mise en œuvre de la DTC révisée.

La révision est également conforme à la communication Naiades²⁹ récemment adoptée, qui appelle à une plus grande intégration des voies navigables intérieures dans un système de transport intermodal transeuropéen moderne.

En outre, une condition préalable à l'utilisation du transport intermodal et multimodal est la disponibilité d'infrastructures appropriées présentant une capacité suffisante. L'étude récente sur les technologies de transbordement³⁰ a montré qu'il existe des lacunes sur le réseau RTE-T pour le transport intermodal et que la capacité de transbordement existante est insuffisante pour le transport ferroviaire et fluvial. La question de la capacité des terminaux a été abordée dans la proposition de la Commission visant à la révision du règlement RTE-T³¹, qui, pour la première fois, prévoit l'obligation pour les États membres de garantir une capacité suffisante pour les terminaux de fret multimodaux sur la base d'une analyse et d'un plan d'action spécifiques. Ces mesures devraient permettre d'améliorer les capacités d'infrastructure pour le transport intermodal au cours de la prochaine décennie.

Les obligations énoncées dans la présente directive sont sans préjudice de l'application des règles applicables en matière d'aides d'État. La présente directive définira les critères applicables à une catégorie d'opérations présentant le plus grand potentiel de réduction des coûts externes dans le secteur des transports et fixera des objectifs stratégiques pour promouvoir ce sous-ensemble d'opérations. Les États membres peuvent envisager d'introduire, entre autres, des mesures d'aide d'État pour atteindre les objectifs fixés dans la DTC modifiée. La simple inclusion de mesures dans les cadres d'action nationaux adoptés sur la base de la présente directive ne les dispense pas de l'évaluation de la compatibilité, qui relève de la compétence exclusive de la Commission.

La présente proposition est également conforme aux propositions finales de la conférence sur l'avenir de l'Europe, en particulier la proposition n° 3 sur le changement climatique, l'énergie et les transports, qui appelle à la lutte contre le changement climatique et au respect des objectifs climatiques mondiaux.

Enfin, il convient de noter qu'un lien entre la DTC et le cabotage routier est mentionné par certaines parties prenantes. Il demeure pertinent et important de continuer à traiter le transport combiné international et le transport routier international sur un pied d'égalité en ce qui concerne l'utilisation de transporteurs non-résidents, comme le prévoit l'article 4 de la DTC. Lors de la révision du règlement (UE) n° 1072/2009 en 2020³², les colégislateurs ont prévu une dérogation à l'article 4 de la DTC (mais uniquement en cas d'utilisation abusive), tout en confirmant à nouveau que l'article 4 a été utile et reste en vigueur³³.

²⁸ Règlement (UE) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Analyse comparative des technologies de transbordement pour le transport intermodal et de leurs coûts, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en.

³¹ COM(2021) 812 final.

³² Règlement (UE) 1055/2020 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route *JO L 249 du 31.7.2020, p. 17*.

³³ Certains États membres ont introduit des recours en annulation contre cette disposition devant la Cour de justice (C-542/20, Lituanie/Parlement et Conseil, C-545/20, Bulgarie/Parlement et Conseil, C-547/20, Roumanie/Parlement et Conseil et C-554/20, Pologne/Parlement et Conseil).

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base légale

Le titre VI (articles 90 à 100) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) établit la prérogative de l'UE de prévoir des dispositions relatives à la politique commune des transports. L'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE dispose que l'Union est compétente dans le domaine des transports pour arrêter des mesures visant à améliorer la sécurité des transports, tandis que l'article 91, paragraphe 1, point d), du TFUE prévoit la même compétence en ce qui concerne «toute autre disposition appropriée».

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Dimension européenne du problème

En vertu du principe de subsidiarité, dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, l'Union ne peut agir que si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres. Les coûts externes des transports, en particulier ceux liés au changement climatique, sont des problèmes transfrontières, qui ne peuvent être résolus par la seule action nationale ou locale. La nécessité pressante de réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport de marchandises s'applique dans une égale mesure aux opérations transfrontalières et intérieures. Par conséquent, le problème soulevé doit être résolu au niveau de l'UE, car il revêt une dimension transfrontière.

Action à valeur ajoutée au niveau de l'UE

L'objectif de l'initiative est de promouvoir l'adoption du transport intermodal, dont 81 % s'effectuent entre États membres, dans l'ensemble de l'UE, au moyen de mesures de soutien fondées sur des conditions d'éligibilité communes. Du point de vue de la politique et du marché intérieur, il importe de veiller à ce que les avantages prévus soient applicables de manière comparable dans l'ensemble de l'UE. Compte tenu du caractère limité de la DTC en vigueur, certains États membres ont conçu un soutien différencié pour les opérations de transport intermodal, à la fois sous la forme d'un soutien réglementaire non harmonisé et dans le cadre des règles en matière d'aides d'État. Dans certains cas, il se peut que les informations sur la disponibilité de ces mesures de soutien n'aient pas été accessibles de la même manière à tous les opérateurs, en particulier dans le cas d'opérations transfrontières. Certains opérateurs peuvent avoir obtenu un avantage concurrentiel ayant des incidences au-delà de leur frontière nationale. L'action de l'UE vise à permettre d'offrir un traitement comparable à tous les opérateurs partout dans l'UE, à simplifier les procédures administratives pour les entreprises, les États membres et la Commission, et à améliorer le fonctionnement du marché intérieur. Pour ce faire, il n'est pas possible de légiférer uniquement au niveau des États membres.

• Proportionnalité

Les choix relatifs aux mesures stratégiques pertinentes et à l'option stratégique constituant la structure de la présente initiative ont été effectués en prenant dûment en considération le principe de proportionnalité, ce qui a conduit à l'approche la plus équilibrée possible. Bien que la proposition impose aux États membres l'obligation d'apporter un soutien à certains types d'opérations de transport intermodal, l'analyse d'impact a montré que l'option stratégique prévoyant uniquement le soutien volontaire des États membres ne suffirait pas pour atteindre l'objectif. L'option choisie garantit un transfert modal suffisant à un coût raisonnable.

- **Choix de l'instrument**

Le choix de l'instrument, la modification de la directive existante, permet d'atteindre de manière satisfaisante l'objectif d'amélioration de la compétitivité du transport intermodal, tout en garantissant le respect des principes de subsidiarité. Pour garantir ce soutien, les États membres auront la liberté de mettre en place leurs cadres d'action respectifs avec les mesures de soutien les plus pertinentes.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Une évaluation³⁴ de la DTC a été réalisée en 2014-2016 et la Commission en a conclu que la directive restait un instrument pertinent pour soutenir le transport de marchandises combinant différents modes de transport. Selon les estimations, le passage du transport routier au transport intermodal avait permis d'économiser jusqu'à 2,1 milliards d'EUR de coûts externes par an en 2011. Bien que ces économies ne soient pas toutes imputables à la DTC, il a été établi qu'en l'absence d'une action de l'UE, les services de transport combiné transfrontière auraient probablement été confrontés à des obstacles liés aux différences entre les systèmes juridiques, rendant les services de transport combiné moins attrayants et peut-être irréalisables.

Toutefois, un certain nombre de dispositions de la DTC, par exemple l'obligation d'utiliser des documents papier, sont obsolètes car elles reflètent la situation du marché en 1992. D'autres dispositions de la directive souffrent de divergences de transposition et de mise en œuvre au niveau des États membres, ce qui cause des problèmes pratiques au quotidien pour le secteur et, par conséquent, ces dispositions ne sont pas totalement efficaces. En outre, les mesures de soutien économique sont très limitées et n'ont donc pas d'incidence significative sur la compétitivité des opérations intermodales. Lors de la consultation publique, tant les entreprises que les administrations publiques ont indiqué que les mesures stratégiques étaient proportionnées à la réalisation des objectifs stratégiques.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a associé activement les parties intéressées et procédé à des consultations approfondies tout au long du processus d'analyse d'impact.

Des activités de consultation ont eu lieu en 2021 et 2022, de la publication de l'analyse d'impact initiale (AII), en août 2021, à la consultation ciblée, qui s'est achevée en août 2022.

Les objectifs des activités de consultation étaient les suivants:

- recueillir auprès des parties prenantes des informations et des avis sur les principaux problèmes et les facteurs qui y sont associés, sur la définition des objectifs stratégiques pertinents liés à ces problèmes, ainsi que sur le recensement, la définition et l'examen des mesures stratégiques qui pourraient être prises en considération dans l'analyse d'impact;
- recueillir des informations et des avis sur les incidences probables des mesures et des options stratégiques.

³⁴ SWD(2016) 140 final.

Dans le cadre du mécanisme initial de retour d'information, les parties intéressées ont eu la possibilité de fournir un retour d'information sur l'AII du 19 août au 16 septembre 2021. Au total, 62 réponses individuelles ont été reçues.

Par la suite, une consultation publique ouverte a été rendue accessible sur le site web «Donnez votre avis» du 7 mars au 30 mai 2022. Au total, 101 réponses ont été reçues de la part de différentes parties prenantes. Certaines parties prenantes ont également fourni des documents de prise de position ainsi que leurs réponses à la consultation.

Enfin, les activités de consultation ciblées décrites ci-dessous ont été menées.

- Une enquête en ligne ciblée visant à valider la définition du problème et les objectifs des options stratégiques, à obtenir des contributions pour définir plus en détail les mesures/options stratégiques et à fournir les données nécessaires pour étayer l'évaluation de l'incidence des mesures et des coûts escomptés. L'enquête s'est déroulée du 16 mai au 24 juin 2022 et a reçu 59 réponses.
- Des entretiens ciblés ont été menés avec 29 parties prenantes entre mai et août 2022 (dont trois entretiens exploratoires menés en février 2022).
- Une réunion d'experts avec les parties prenantes du secteur s'est tenue le 25 octobre 2022. 60 participants représentaient 55 organisations.

Les activités de consultation des parties prenantes ont révélé un large consensus parmi les parties prenantes sur le fait que les problèmes et les objectifs de l'initiative sont pertinents pour le développement du transport intermodal.

La consultation sur l'AII et la consultation publique ouverte se sont concentrées sur le problème à un niveau supérieur, après quoi l'enquête et les entretiens ont adopté une approche plus détaillée et plus systématique pour préciser le problème et un objectif connexe pour la révision de la DTC. Un thème commun dans le retour d'information sur l'AII était le manque de clarté de la définition figurant dans la DTC en vigueur, tandis que d'autres participants ont suggéré que la DTC soit davantage axée sur le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance, en plus du transport routier et ferroviaire.

En ce qui concerne la définition du problème, la consultation a montré qu'il existe un consensus assez large parmi les parties prenantes sur le fait qu'en l'absence de soutien, le transport intermodal n'est compétitif par rapport au transport exclusivement routier dans l'UE que dans certaines situations (63 sur 95, 66 %). Les exploitants de terminaux étaient encore plus pessimistes, trois sur cinq estimant que le transport intermodal n'était jamais ou presque jamais compétitif par rapport au transport exclusivement routier, à moins qu'il ne soit soutenu. La grande majorité des catégories de parties prenantes du secteur a reconnu que le manque de compétitivité en matière de prix constituait un obstacle au développement du transport intermodal, à l'exception des organisateurs de fret (par exemple les opérateurs logistiques ou les transitaires principalement actifs dans le transport routier), qui étaient généralement plus sceptiques à cet égard.

Les répondants ont recensé six facteurs ayant une incidence sur la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport exclusivement routier; les coûts de transbordement (87 sur 94; 93 %) et l'absence de terminaux appropriés à proximité (85 sur 95; 89 %) étant les deux facteurs majeurs. Pour ces deux facteurs, au moins 75 % des répondants issus de chacune des catégories de parties prenantes et de chacune des sous-catégories sectorielles ont estimé qu'ils étaient pertinents. 80 % des répondants ont estimé que quatre autres facteurs étaient pertinents, à savoir: le coût inférieur du transport routier par rapport au transport intermodal pour les opérations porte-à-porte (78 sur 94; 83 %); l'habitude d'utiliser le transport

exclusivement routier (78 sur 94; 83 %); l'absence d'offre de services adéquate dans les terminaux situés à proximité (76 sur 95; 80 %); et le retard/l'allongement du délai de transit par rapport au transport exclusivement routier (73 sur 92; 79 %). Pour chacun de ces facteurs, au moins la moitié des répondants issus de chacune des catégories de parties prenantes et de chacune des sous-catégories sectorielles ont estimé qu'ils étaient pertinents, tandis que parmi les organisateurs de transport, seuls 3 sur 7 estimaient que le coût inférieur du transport routier par rapport au transport intermodal/multimodal pour les opérations porte-à-porte était un facteur pertinent.

80 des 100 répondants (80 %) ont laissé entendre qu'il existait des différences entre les États membres au niveau de la compétitivité du transport intermodal, les différences communément à l'origine de cette question étant celles observées au niveau des infrastructures et des services disponibles, ainsi qu'au niveau du soutien octroyé.

En ce qui concerne les causes des problèmes, 26 des 49 répondants à l'enquête menée auprès des parties prenantes sont d'accord ou tout à fait d'accord sur le fait que les critères d'éligibilité actuels sont trop restreints, étant donné que seules les opérations entre États membres sont couvertes, que les unités de chargement doivent être d'une taille minimale pour être éligibles et que des conditions d'éligibilité différentes s'appliquent aux différentes combinaisons modales. En outre, 24 des 49 répondants à l'enquête ont estimé que les critères d'éligibilité actuels n'étaient pas entièrement pertinents pour promouvoir l'adoption du transport intermodal et la réduction des externalités. 25 des 49 répondants à l'enquête et 15 des 29 personnes interrogées ont estimé que la définition actuelle de l'éligibilité permettait des interprétations différentes.

18 des 49 répondants à l'enquête sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle une base empirique qui permettrait de déterminer le niveau de soutien adéquat fait défaut, l'évaluation REFIT ayant déjà permis de conclure que la DTC ne disposait pas d'un cadre efficace offrant une vue d'ensemble du marché qui permettrait d'adapter les mesures de soutien à la situation réelle, que ce soit au niveau de l'UE ou des États membres. 20 des 49 répondants à l'enquête se sont déclarés favorables à l'objectif d'améliorer la qualité des données, des analyses et des rapports sur l'état du transport intermodal.

Selon l'évaluation REFIT, les mesures de soutien mises en place par la DTC pour accroître la compétitivité relative du transport combiné sont très limitées. 70 des 100 réponses à la consultation publique ouverte indiquent que cela est problématique, et 19 des 49 répondants à l'enquête menée auprès des parties prenantes sont d'accord ou tout à fait d'accord pour dire que le faible niveau des mesures de soutien, leur inefficacité et leur caractère inopérant constituent un problème.

La nécessité d'améliorer l'échange de données multimodales et la gestion intelligente du trafic afin de simplifier les dispositions réglementaires, administratives et commerciales complexes est reconnue dans la stratégie de mobilité durable et intelligente. Les opérateurs ont recours à des systèmes différents, avec une grande variété d'interfaces, ont des exigences différentes en matière de données et utilisent une sémantique différente. 13 des 49 répondants à l'enquête menée auprès des parties prenantes ont reconnu le manque d'interopérabilité et le fait que la fragmentation des différents systèmes de partage de données constitue un problème limitatif important. En ce qui concerne les inefficacités opérationnelles dans les terminaux, 37 des 100 participants à la consultation publique ouverte ont estimé que la mauvaise qualité du service dans les terminaux était un facteur nuisant à la compétitivité du transport intermodal.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Une étude a été réalisée par un contractant externe à l'appui de l'analyse d'impact qui soutient la proposition (décembre 2021 - juin 2023). Elle a permis de recueillir de précieuses informations, notamment en ce qui concerne la conception des options stratégiques, l'évaluation des incidences attendues et la collecte de l'avis des parties prenantes directement concernées.

- **Analyse d'impact**

Les mesures stratégiques figurant dans la présente proposition sont fondées sur les résultats d'une analyse d'impact. Le rapport d'analyse d'impact [SWD (2023) 351] a initialement reçu un avis négatif du comité d'examen de la réglementation de la Commission [SEC (2023) 373]. Il a ensuite été présenté une nouvelle fois au comité et a reçu un avis favorable assorti de réserves. Les recommandations formulées par le comité ont été prises en considération et la méthode appliquée pour y parvenir est résumée dans l'annexe 1 qui accompagne le rapport d'analyse d'impact.

Cinq options stratégiques ont été envisagées dans l'analyse d'impact pour atteindre les objectifs définis. Ces cinq options se rapportent aux aspects suivants:

- la prise en considération d'un éventail d'opérations plus large dans les conditions de conformité effectives;
- l'accroissement de la compétitivité grâce à un cadre de soutien;
- la transparence, la coopération et la simplification en ce qui concerne l'entrée sur le marché;
- l'amélioration de la qualité des rapports et des informations sur le fonctionnement du marché.

L'option A est l'option comportant l'intervention la plus légère au niveau de l'UE. Elle s'applique à tous les transports intermodaux intra-UE. L'éligibilité serait fondée sur un ensemble plus large d'externalités, nécessitant des économies d'au moins 40 % des coûts externes, avec une méthodologie établie sur la base des valeurs unitaires du manuel sur les coûts externes des transports³⁵. Les lignes directrices pour les calculs seraient établies dans un acte d'exécution³⁶. Les données à fournir pour prouver l'éligibilité seraient réexaminées et liées aux plateformes eFTI³⁷. L'obligation actuelle de rapport bisannuel imposée à la Commission serait remplacée par un appel aux États membres pour qu'ils procèdent régulièrement à une analyse et à une planification stratégique des modes de transport durables afin de choisir un soutien approprié. Si l'option stratégique A n'oblige pas les États membres à fournir un soutien, elle fournit une boîte à outils comprenant des outils de soutien prédéfinis parmi lesquels choisir. En ce qui concerne la transparence et la coopération des terminaux, des règles communes de transparence pour les terminaux seraient introduites au moyen d'un acte d'exécution.

L'option B prévoit à la fois des obligations au niveau de l'UE et une certaine souplesse afin de prendre en considération les spécificités nationales. Elle oblige les États membres à soutenir le transport intermodal, mais leur donne la liberté de choisir parmi les différents

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Afin de garantir une comparaison suffisamment précise des opérations, il serait nécessaire de poursuivre la mise à jour régulière du manuel, en tenant compte des données scientifiques les plus récentes. En outre, il convient de veiller à la cohérence et à la complémentarité avec le futur CEEU.

³⁷ Plateformes d'échange électronique de données d'entreprise à autorités (B2A) établies conformément au règlement (UE) 2020/1056.

outils de soutien énumérés dans la boîte à outils, afin de relever les défis auxquels sont confrontés les systèmes de transport nationaux. Cette option stratégique est subdivisée en trois sous-options ayant un champ d'application et des conditions d'éligibilité différents. L'option B1 et l'option B2a s'appliquent à toutes les opérations intermodales intra-UE, tandis que l'option B2b ne s'applique qu'aux opérations transfrontières intra-UE. Dans l'option B1, l'éligibilité est fondée sur les réductions des émissions de gaz à effet de serre avec un seuil de 25 % calculé à l'aide de la méthode du cadre commun de l'UE pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de la logistique (proposition «CountEmissions EU»). Dans les options B2a et B2b, l'éligibilité repose sur un ensemble plus large d'externalités, avec un seuil d'économies requis de 40 %, comme dans l'option A. Dans toutes les sous-options de l'option B, les données à fournir pour prouver l'éligibilité seraient réexaminées et liées aux plateformes eFTI. En ce qui concerne l'analyse de marché et l'établissement de rapports, toutes les sous-options de l'option B reposeraient sur l'obligation actuelle de la Commission d'élaborer des rapports tous les cinq ans avec l'aide des États membres et en recourant à des études d'analyse de marché spécifiques. Dans toutes les sous-options de l'option B, les États membres seraient tenus de parvenir à une réduction globale des coûts et à une augmentation des perfectionnements technologiques, tout en étant autorisés à choisir dans une boîte à outils pour adapter leur soutien aux circonstances nationales dans les limites fixées. En outre, les États membres sont invités à faciliter le démarrage de nouvelles routes intermodales. Toutes les sous-options de l'option B comporteraient un avantage réglementaire dans la mesure où les segments routiers des opérations admissibles seraient exemptés des interdictions nationales de circuler. En ce qui concerne la transparence et la coopération des terminaux, les mesures sont les mêmes que dans l'option A.

L'option C prévoit l'intervention la plus forte au niveau de l'UE. Elle s'applique à toutes les opérations intra-UE. Basées sur un ensemble plus large d'externalités avec un seuil de 40 %, les conditions d'éligibilité sont les mêmes que dans l'option A et les sous-options de l'option B2. Comme dans d'autres options, les données à fournir pour prouver l'éligibilité seraient examinées et liées aux plateformes eFTI. L'obligation de rapport bisannuel de la Commission serait remplacée par une obligation pour les États membres de procéder régulièrement à des analyses et à une planification stratégique couvrant l'ensemble du système de transport et incluant une analyse transversale entre modes de transport. En ce qui concerne les outils de soutien, elle oblige les États membres à fournir un soutien harmonisé afin de réduire le coût (de la partie des) opérations admissibles se déroulant sur leur territoire à un niveau qui encourage l'adoption du transport intermodal. Ce niveau de soutien est estimé à 10 % du coût total, de porte à porte, de l'opération pour l'expéditeur. En outre, cette option comporterait un avantage réglementaire harmonisé, les segments routiers des opérations admissibles étant exemptés des interdictions nationales de circuler. L'option C nécessiterait en outre la mise en place d'un ensemble de données défini et imposerait l'utilisation de bases de données communes et de protocoles d'échange de données communs. Les mesures en faveur de la transparence des terminaux sont les mêmes que dans les options A et B.

Sur la base de l'évaluation, l'option B2a ressort comme étant l'option privilégiée. Elle répond à l'objectif visé en garantissant le transfert modal le plus élevé et les économies de coûts externes les plus importantes avec un bon rapport coûts-avantages, tout en garantissant la cohérence et le respect des principes de proportionnalité et de subsidiarité.

L'option privilégiée devrait permettre de réaliser d'importantes économies récurrentes sur les coûts administratifs pour les entreprises actives dans le secteur intermodal. Les économies en matière de coûts récurrents pour les opérateurs de transport intermodal liées à l'utilisation de données électroniques et de plateformes eFTI sont estimées à 430 millions d'EUR par an.

Dans le même temps, les opérateurs de terminaux supporteraient des coûts administratifs pour la mise à jour des informations devant être publiées sur leur site web. Le coût moyen annuel récurrent pour tous les terminaux au cours de la période 2025-2035 est estimé à environ 6 100 EUR. Les économies sur les coûts administratifs l'emportent largement sur les coûts négligeables, et les économies nettes de coûts administratifs pour les entreprises sont estimées à 430 millions d'EUR par an.

Afin de garantir une meilleure application du principe de subsidiarité, au-delà des résultats de l'analyse d'impact, les États membres disposent d'une marge de manœuvre totale pour choisir le type de mesures qu'ils mettraient en œuvre, tout en restant tenus d'atteindre l'objectif de réduction des coûts de 10 %. Afin de garantir des décisions éclairées et la réalisation des objectifs, l'option privilégiée prévoit l'obligation pour chaque État membre d'évaluer ses mesures existantes et potentielles et de regrouper toutes les mesures dans un cadre d'action national unique. Cette mesure est semblable à l'obligation d'analyser les stratégies transversales entre modes de transport prévue dans l'option stratégique C, mais moins exigeante que celle-ci. Elle devrait avoir une faible incidence sur les coûts (coûts ponctuels supplémentaires jusqu'à 1,1 million d'EUR, plus coûts récurrents de 1,6 million d'EUR tous les cinq ans). Ces modifications sont sans effet majeur sur le classement des options et le choix de l'option privilégiée.

- **Droits fondamentaux**

La proposition est conforme à la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition augmente les coûts nets pour le budget de l'Union de 2 millions d'EUR sur la période 2025-2050. L'incidence budgétaire de la proposition est décrite plus en détail dans la fiche financière législative annexée à la présente proposition.

L'incidence budgétaire au-delà du cadre financier pluriannuel (CFP) actuel est décrite sous la forme d'une vue d'ensemble indicative, sans préjudice du futur accord sur le CFP.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Les États membres sont tenus d'adopter et de publier leurs cadres d'action nationaux rassemblant les mesures existantes et nouvelles qui ont une incidence sur le transport intermodal au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente modification, et d'évaluer l'incidence de leurs cadres d'action nationaux tous les cinq ans par la suite. Ils doivent notifier à la Commission leurs cadres d'action nationaux ainsi que les résultats de leurs évaluations.

La Commission suivra la mise en œuvre, les résultats et les incidences de la présente proposition au moyen des obligations de rapport établies au titre de la présente proposition. Un an avant l'application de la directive, elle établira la situation de départ sur le marché puis, cinq ans après l'application de la directive, puis tous les cinq ans, elle établira un rapport sur le développement économique du transport intermodal dans l'UE. Elle sera assistée dans la collecte des informations nécessaires par les États membres et par les données agrégées provenant des plateformes eFTI. Les rapports porteront en particulier sur le volume du trafic intermodal dans l'UE, les principaux corridors de transport intermodal, les principaux obstacles à l'augmentation du recours au transport intermodal, la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport exclusivement routier (y compris une analyse du soutien

apporté par les États membres dans leurs cadres d'action nationaux) et l'évolution de la capacité des terminaux.

Après dix ans au plus tard, la Commission évaluera s'il y a lieu de maintenir le régime de soutien prévu par la présente directive.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Le titre de la directive est adapté pour tenir compte de l'extension du champ d'application en supprimant les termes «entre États membres» et en remplaçant «transport combiné» par «transport intermodal».

L'article 1^{er} de la directive modificative apporte à la directive 92/106/CEE les modifications figurant ci-après.

- *L'article 1^{er} de la directive actuelle prévoyait le champ d'application de la DTC en fixant les conditions à remplir pour pouvoir bénéficier du cadre d'appui pour le «transport combiné». Dans un souci de clarté, deux articles sont insérés dans la directive révisée, décrivant le champ d'application (article 1^{er} bis) et fournissant des définitions (article 1^{er} ter), suivis d'un nouvel article 1^{er} quater énonçant les nouvelles conditions pour que les opérations puissent être qualifiées de «transport combiné».*
- *L'article 2 est remplacé par une version actualisée afin de supprimer la date butoir inutile de 1993.*
- *L'article 3 est remplacé par des conditions actualisées en matière de preuve de conformité.*
- *L'article 3 bis, qui établit l'obligation pour les États membres d'adopter, de publier, de mettre en œuvre et d'évaluer les cadres d'action nationaux pour soutenir le transport intermodal, est inséré.*
- *L'article 5 est remplacé par une version actualisée sur la présentation de rapports par la Commission.*
- *L'article 6, paragraphe 1, est remplacé par une version actualisée afin de garantir le respect des règles en matière d'aides d'État.*
- *L'article 7 est supprimé.*
- *L'article 9 est remplacé par un nouveau libellé afin de mettre à jour les références obsolètes et de simplifier la langue.*
- *L'article 9 bis est inséré afin d'établir l'obligation d'exempter les segments routiers du transport combiné des interdictions nationales de circuler pendant le week-end et les vacances.*
- *L'article 9 ter est inséré afin d'établir des exigences de transparence pour les terminaux de fret intermodaux.*
- *L'article 9 quater est inséré afin d'établir les conditions conférant des pouvoirs délégués à la Commission en vertu de la présente directive.*
- *L'article 9 quinquies est inséré afin d'établir la procédure de comité pour l'exercice par la Commission du pouvoir d'adopter des actes d'exécution.*
- *L'article 10 est supprimé.*

- *Une annexe contenant une liste indicative des mesures de soutien visées à l'article 3 bis est insérée.*

L'article 2 de la directive modificative modifie le règlement (UE) 2020/1056 afin d'introduire une obligation pour les plateformes eFTI de fournir une fonctionnalité pour le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées sur les volumes annuels de transport combiné.

L'article 3 de la directive modificative établit l'obligation de transposition et de mise en œuvre différée.

L'article 4 de la directive modificative fixe la date d'entrée en vigueur et d'application de la présente directive.

L'article 5 de la directive modificative fixe les destinataires.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 92/106/CEE du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées

(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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil³ vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie de l'Union d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et à parvenir à la neutralité climatique à l'horizon 2050. Pour les transports, cela implique une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 90 % d'ici à 2050. En outre, pour réduire sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles, l'Union doit également améliorer son efficacité énergétique, comme le souligne le plan REPowerEU⁴, et se tourner vers des transports plus propres afin de réduire la pollution atmosphérique et sonore, comme le prévoit le plan d'action «zéro pollution»⁵.
- (2) Le transport intermodal allie les meilleures performances environnementales et efficacité énergétique du transport par chemin de fer et par voie d'eau à

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Cap sur une planète en bonne santé pour tous – Plan d'action de l'UE: "Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols"», [COM(2021) 400 final].

l'accessibilité et la flexibilité du transport routier, et joue ainsi un rôle essentiel pour accroître l'utilisation du transport de marchandises par chemin de fer et par voie d'eau. Il permet également une répartition plus efficace des volumes entre les différents modes de transport et offre une solution efficace au problème des coûts externes du transport routier qui sont difficiles à internaliser complètement, en particulier les encombrements de la circulation et les accidents. Toutefois, les coûts actuels des transports ne reflètent pas encore pleinement les effets négatifs engendrés par les différents modes de transport, ce qui freine la réduction effective de l'impact des externalités qui pourrait être atteinte grâce au recours à des options de transport de marchandises plus durables.

- (3) La directive 92/106/CEE du Conseil⁶ a instauré un cadre destiné à encourager le développement du transport intermodal, et en particulier les opérations de transport combiné. Elle soutient les opérations de transport intermodal qui sont en concurrence avec le transport routier unimodal et elle constitue le principal acte législatif de l'Union visant à promouvoir le transfert du transport routier de marchandises vers des modes de transport moins polluants tels que le transport par voies navigables intérieures, le transport maritime à courte distance et le transport ferroviaire. Si la directive 92/106/CEE a contribué à l'élaboration de la politique de l'Union en matière de transfert modal, son efficacité s'est trouvée réduite par sa portée limitée, un soutien insuffisant et les lacunes dans sa mise en œuvre. Il est donc nécessaire de faire en sorte que les opérations de transport intermodal dans l'Union qui réduisent les coûts externes en étant plus respectueuses de l'environnement, plus sûres, plus économes en énergie et en provoquant moins d'encombrements que le transport routier deviennent attrayantes pour les chargeurs.
- (4) Seules les opérations de transport intermodal pour lesquelles il existe une solution de transport routier unimodal alternative commercialement viable entraînent des économies de coûts externes. Aucune solution alternative par voie routière n'existe pour les opérations intermodales connectant les îles au continent, mais il est possible de réaliser des économies de coûts externes grâce à des itinéraires différents empruntant des segments de transport maritime à courte distance différents ou plus longs qui permettent de combiner transport ferroviaire et transport par voies navigables intérieures.
- (5) Environ un cinquième des opérations de transport intermodal se déroulent au sein d'un seul État membre. Or, l'impact négatif des transports routiers nationaux, en particulier les émissions de gaz à effet de serre et les encombrements de la circulation, se répercute au-delà des frontières nationales des États membres. Par conséquent, il est nécessaire d'encourager, au niveau de l'Union, les opérations de transport intermodal autant internationales que nationales, y compris les différentes combinaisons modales, pour faire en sorte que toutes les opérations participant à la réduction des coûts externes soient traitées de la même manière.
- (6) Pour que le transport intermodal se développe, il est essentiel que des terminaux de transbordement soient disponibles. La présente directive ne devrait pas pour autant comprendre des mesures de soutien visant à augmenter la capacité des terminaux puisque de telles mesures figurent dans *[ajouter la référence au règlement RTE-T révisé, en cours de négociation par les colégislateurs]*.

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

- (7) L'éligibilité aux avantages conférés par la directive 92/106/CEE repose sur des limites de distance pour les différentes parties de l'opération. Cette manière de définir les «opérations de transport combiné» ne permet pas de soutenir suffisamment l'objectif de réduction des coûts externes car elle n'est pas assez ciblée. De plus, elle ne reflète pas objectivement les conditions et les circonstances propres aux différentes régions et ne tient pas compte des caractéristiques qui sous-tendent les performances environnementales des opérations effectives, par exemple le type de véhicule et le carburant utilisés. Par conséquent, le soutien apporté ne devrait s'appliquer qu'aux opérations de transport intermodal qui entraînent un niveau suffisant d'économies de coûts externes et qui permettent une utilisation optimale du réseau de transport. Pour cibler ces opérations, il convient de fixer un seuil de réduction des coûts externes, comprenant les émissions de gaz à effet de serre (GES), la pollution atmosphérique, les blessures et les décès ainsi que le bruit et les encombrements de la circulation, d'une opération de transport intermodal par rapport à l'opération de transport routier unimodal alternative commercialement viable. Ce seuil devrait permettre à toutes les combinaisons modales de bénéficier des avantages, tout en garantissant que les segments de transport par chemin de fer, par voie navigable intérieure et par transport maritime à courte distance représentent une part importante de l'opération intermodale. En outre, les coûts externes de toutes les parties intégrantes de l'opération de transport intermodal doivent être pris en compte dans le calcul des économies de coûts externes afin de permettre une comparaison équitable avec d'autres options de transport.
- (8) Dans le cas des opérations qui commencent ou se terminent en dehors de l'Union, ou les deux, ou qui commencent et se terminent dans l'Union mais passent par un pays tiers, la partie de ces opérations de transport intermodal qui se déroule dans l'Union devrait relever du champ d'application de la présente directive si elle remplit les conditions qui y sont énoncées, étant donné qu'elle donne lieu à un transfert modal au sein de l'Union.
- (9) Les opérations de transport intermodal peuvent être très différentes les unes des autres du point de vue des combinaisons de modes et du nombre de parties opérationnelles différentes qu'elles comprennent, y compris du nombre de segments de transport. Les opérations de transport combiné bénéficiant d'un soutien au titre de la présente directive pourraient comprendre un ou deux segments routiers et un ou plusieurs segments non routiers. Étant donné qu'aucun des différents segments de transport d'une opération de transport combiné n'aurait lieu sans les autres segments, et conformément à la jurisprudence de la Cour, une opération allant du chargeur jusqu'au destinataire final constitue une opération de transport unique et indissociable⁷. Par conséquent, tout obstacle à l'une des parties de l'opération intermodale menacerait la viabilité de l'opération intermodale dans son ensemble et se solderait par une utilisation accrue du transport routier unimodal.
- (10) Pour pouvoir suivre les unités de chargement intermodales tout au long de la chaîne intermodale en vue de mettre en place des opérations de transport intermodal pouvant bénéficier du cadre de soutien établi par la présente directive, il est essentiel que les unités de chargement intermodales utilisées dans toutes ces opérations aient recours à des moyens d'identification et de marquage existants et largement répandus. L'uniformisation de l'identification devrait également accélérer la

⁷ Arrêt du 7 mai 1991, Commission/Italie (C-45/89, Rec. p. I-2053), ECLI:EU:C:1991:185.

manutention des unités de chargement intermodales dans les terminaux et faciliter le flux des opérations de transport intermodal.

- (11) Dans le cadre du transport par conteneurs, il est parfois nécessaire d'aller chercher un conteneur vide dans un parc de conteneurs ou de l'y ramener avant ou après son utilisation pour une opération de transport intermodal. Lorsque ces trajets au départ ou à destination des parcs sont faits avec des conteneurs vides dédiés et sont couverts par le contrat de transport de l'opération de transport intermodal ou par une partie de celui-ci, il y a lieu de considérer qu'ils font partie intégrante de l'opération de transport intermodal.
- (12) Pour faire en sorte que seules les opérations de transport intermodal éligibles bénéficient du cadre de soutien établi par la présente directive, il est important de pouvoir vérifier que les opérations sont conformes aux conditions du cadre de soutien. Des outils numériques modernes peuvent calculer les économies de coûts externes et aider à vérifier la conformité. Les plateformes pour les informations électroniques relatives au transport établies par le règlement (UE) 1056/2020 du Parlement européen et du Conseil⁸ (ci-après les «plateformes eFTI») constituent un outil approprié puisqu'elles sont conçues de manière à inclure les informations réglementaires nécessaires, y compris le calcul des économies de coûts externes. Il y a donc lieu de rendre l'utilisation d'une plateforme eFTI obligatoire pour toutes les opérations qui aspirent à bénéficier du cadre de soutien.
- (13) Il est nécessaire d'établir une méthode commune et harmonisée de calcul avec des valeurs de référence pour les coûts externes ou des sources pour ces valeurs de référence et de la mettre à jour régulièrement, en suivant l'évolution des connaissances et des données factuelles. Par conséquent, la méthode exacte devrait être fixée au moyen d'un acte d'exécution et s'appuyer sur des calculs effectués conformément aux valeurs unitaires établies dans la publication intitulée *Handbook on the external costs of transport* (Manuel sur les coûts externes des transports)⁹, dans sa version actualisée.
- (14) Les informations relatives au transport requises devraient être enregistrées sur les plateformes eFTI avant le début d'une opération et devraient être strictement limitées aux données et aux calculs nécessaires pour attester du respect des obligations. Pour éviter des charges administratives, les autorités nationales compétentes ne devraient demander aucune autre information pour contrôler le respect des obligations.
- (15) Afin que la Commission puisse s'acquitter de ses obligations en matière de rapports prévues par la présente directive, certaines données relatives aux opérations de transport combiné enregistrées sur les plateformes eFTI devraient être mises à sa disposition chaque année sous une forme agrégée.
- (16) Sur de longues distances, le recours au transport intermodal peut être compétitif du point de vue des coûts par rapport au transport routier unimodal, étant donné que les coûts de transport par unité des modes de transport non routiers sont généralement plus faibles. Toutefois, sur des distances moyennes et courtes, les chargeurs et les organisateurs de transport choisissent souvent le transport routier unimodal en raison

⁸ Règlement (UE) 1056/2020 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ *Handbook on the external costs of transport*. Commission européenne. Version 2019 – 1.1, Office des publications de l'Union européenne, ISBN 978-92-76-18184-2.

des pressions concurrentielles car, sur de telles distances, la compression des coûts de transport par unité n'est pas suffisante pour compenser les frais d'organisation et les coûts de transbordement supplémentaires qui découlent du fait que le transport intermodal fait appel à plusieurs modes de transport. Pour les distances moyennes, la différence de compétitivité en matière de coûts est en moyenne de 10 %. Ainsi, pour encourager une augmentation rapide du recours au transport intermodal sur les distances moyennes, les États membres devraient ajuster leurs politiques nationales et prendre les mesures réglementaires et non réglementaires nécessaires pour améliorer la compétitivité du transport intermodal.

- (17) Certains États membres disposent de politiques nationales visant à promouvoir le transport intermodal par chemin de fer, par voies navigables intérieures ou par transport maritime à courte distance afin de réduire l'écart de coûts entre le transport routier et les autres options de transport. Cependant, ces politiques modales ne sont pas toujours harmonisées entre modes de transport ou entre États membres voisins. De plus, certains États membres n'ont pas mis en place de mesures de soutien. Cette approche non coordonnée entraîne une fragmentation qui réduit l'efficacité du soutien existant et se traduit par des conditions de concurrence inégales entre modes de transport et entre États membres. Par conséquent, tous les États membres devraient établir et mettre en œuvre un cadre d'action national afin de soutenir le recours au transport intermodal, en tenant pleinement compte du potentiel de chaque combinaison modale ainsi que des interactions entre tous les modes de transport de manière globale. Les États membres devraient régulièrement réévaluer l'efficacité et la pertinence des mesures nationales.
- (18) Le cadre d'action national devrait contenir les mesures réglementaires et non réglementaires nationales utilisées par un État membre, existantes comme prévues, qui ont une incidence sur la compétitivité du transport intermodal, telles que: les exemptions réglementaires ou les traitements préférentiels; les prélèvements, impôts, taxes et redevances, y compris les redevances d'infrastructure, les redevances pour coûts externes et les redevances de congestion ainsi que celles qui s'appliquent au transport routier unimodal de marchandises; et les régimes de soutien au transport de marchandises qui s'appliquent à un mode de transport en particulier ou au transport intermodal, notamment ceux qui s'appliquent au transport routier unimodal de marchandises ou à des parties spécifiques de celui-ci. Les mesures de soutien devraient s'appliquer de la même manière à toutes les opérations qui remplissent les conditions pour être considérées comme des opérations de transport combiné. Au besoin, les États membres devraient coopérer avec d'autres États membres voisins au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints. La coordination de ces cadres d'action nationaux et leur cohérence à l'échelle de l'Union devraient s'appuyer sur des analyses de marché et sur les rapports de la Commission.
- (19) Afin de rendre les opérations intermodales à moyenne distance compétitives en matière de coûts par rapport aux opérations routières unimodales et d'encourager les chargeurs à transférer leurs opérations vers le transport intermodal, les cadres d'action nationaux devraient contribuer à une réduction globale cumulée d'au moins 10 % du total des coûts porte-à-porte des opérations de transport intermodal à moyen terme. Les mesures prises pour parvenir à une telle réduction peuvent comprendre des ajustements et arrangements juridiques, économiques, fiscaux ou administratifs. Les États membres peuvent utiliser les recettes générées conformément à la directive

1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰ au profit des opérations de transport intermodal couvertes par la présente directive. Sous réserve des règles applicables aux programmes spécifiques, le soutien peut également être financé par des instruments financiers existants de l'Union.

- (20) En outre, pour favoriser le recours au transport intermodal, il est important d'apporter un soutien spécifique aux investissements qui contribuent au perfectionnement nécessaire des technologies intermodales. Ce soutien peut répondre aux besoins technologiques des terminaux ou de tous les modes concernés par le transport intermodal.
- (21) Lorsque la route constitue la seule connexion entre certains terminaux ou avec leurs alentours, un «soutien au démarrage» pourrait être nécessaire pour établir de nouvelles connexions intermodales, car la demande de services pendant la phase de démarrage risque d'être insuffisante pour garantir la rentabilité de ces services.
- (22) Les États membres peuvent introduire des mesures d'aide d'État afin d'atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et de la loi sur le climat, à condition que ces mesures soient compatibles avec le marché intérieur.
- (23) Les mesures de soutien inscrites dans les cadres d'action nationaux pourraient constituer des aides d'État. Lorsqu'un État membre inclut des mesures dans son cadre d'action national, il devrait déterminer si ces mesures constituent des aides d'État, et cette inclusion se fait sans préjudice de l'application des articles 107 et 108 du TFUE. Si une mesure constitue une aide d'État, alors les règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État s'appliquent. L'appréciation de la compatibilité des mesures d'aide d'État est considérée comme relevant de la compétence exclusive de la Commission en vertu de l'article 108 du TFUE.
- (24) Pour garantir que les informations pratiques relatives aux mesures de soutien disponibles mises en œuvre par les États membres sont accessibles publiquement, facilement et gratuitement à tous les exploitants de l'Union, il convient de les mettre à disposition sur une page web spécifique, à un endroit central permettant aux entreprises qui organisent des opérations internationales de les trouver facilement.
- (25) Il est important d'avoir une vue d'ensemble de l'évolution du marché et de l'incidence des mesures de soutien sur le recours au transport intermodal. Une telle vue d'ensemble du marché devrait garantir la comparabilité dans l'ensemble de l'Union. La Commission devrait donc continuer à présenter des rapports sur l'évolution du marché avec l'aide des États membres. Ces rapports devraient dans un premier temps définir le point de référence pour la compétitivité en matière de coûts du transport intermodal par rapport au transport routier, puis ils devraient être établis tous les cinq ans afin de laisser suffisamment de temps aux mesures de soutien pour produire leurs effets.
- (26) Des dispositions réglementaires spécifiques au niveau de l'Union, qui traitent de situations précises dans le domaine du transport intermodal, peuvent encourager le recours au transport intermodal et contribuer à son efficacité. Afin de garantir une utilisation efficace des capacités des terminaux et des capacités non routières, il est important que l'exploitation des terminaux et des transports non routiers ne soit pas freinée par des limitations de circulation temporaires sur les segments routiers.

¹⁰ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (27) Pour que les informations sur les services et installations disponibles dans chaque terminal de transbordement intermodal soient facilement accessibles à tous les exploitants et organisateurs de transport dans l'Union, il convient que les exploitants de terminaux publient gratuitement ces informations sur leur page web. Une liste détaillée de ces informations devrait être établie dans un acte d'exécution afin de fournir un cadre permettant de définir le niveau de service des terminaux de transbordement intermodaux dans l'Union.
- (28) La comparabilité des niveaux de service proposés par les différents terminaux de l'Union devrait être assurée en instaurant une catégorisation des terminaux de transbordement intermodaux. Cette catégorisation devrait éviter une complexité et des charges excessives et devrait donc se fonder sur des informations déjà publiées.
- (29) Le soutien spécifique apporté au transport intermodal n'est nécessaire que jusqu'à ce que le prix du marché reflète de manière adéquate le coût total des différentes opérations de transport pour la société. Par conséquent, il y a lieu de procéder à un réexamen après 10 ans afin de déterminer si un tel soutien est toujours pertinent et, si tel est le cas, comment il pourrait être nécessaire de l'adapter.
- (30) Aux fins de la mise en œuvre de la présente directive, les plateformes eFTI devraient offrir des fonctionnalités permettant de calculer les économies de coûts externes et de produire des données agrégées.
- (31) Afin de tenir compte de la nature technique de certaines exigences, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour qu'elle complète la présente directive en arrêtant la liste des données supplémentaires requises pour le calcul des économies de coûts externes des opérations de transport intermodal, nécessaire pour démontrer que la présente directive est respectée, ainsi que les règles régissant la mise à disposition des données agrégées annuelles relatives aux opérations de transport combiné à des fins d'analyse de marché. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»¹¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (32) Afin d'assurer des conditions uniformes d'application de la présente directive et, en particulier, en ce qui concerne les règles détaillées pour le calcul des coûts externes, la liste des itinéraires alternatifs prédéfinis pour les opérations intermodales connectant les îles au continent, ainsi que les informations à fournir sur les services disponibles dans les terminaux et sur la catégorisation des terminaux, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹².

¹¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

¹² Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (33) L'objectif de la présente directive est de promouvoir davantage le transfert du transport de marchandises de la route vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement en vue de réduire les coûts externes du système de transport de l'Union. Étant donné que le transport intermodal est par nature principalement international et que les infrastructures sont liées entre elles, cet objectif ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut l'être mieux au niveau de l'Union. L'Union peut donc adopter 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.
- (34) Afin que les opérations de transport transfrontières puissent se poursuivre sans interruption dans l'Union, l'application des dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales nécessaires à la transposition de la présente directive devrait être différée jusqu'à ce que les plateformes eFTI soient disponibles. Cette application différée devrait être sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne le délai de transposition en droit national.
- (35) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs¹³, les États membres se sont engagés à accompagner la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (36) Il y a donc lieu de modifier en conséquence la directive 92/106/CEE et le règlement (UE) 2020/1056,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 92/106/CEE

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

- (37) Le titre est remplacé par le texte suivant:
- «Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement d'un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises».
- (38) L'article 1^{er} est supprimé.
- (39) Les articles 1^{er} *bis*, 1^{er} *ter* et 1^{er} *quater* suivants sont insérés:

Article premier bis

La présente directive établit un cadre de soutien pour les opérations de transport intermodal réalisées en tout ou en partie sur le territoire de l'Union. Elle définit également des règles relatives aux exigences de transparence pour les terminaux de transbordement intermodaux.

¹³ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

Article premier ter

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (1) “opération de transport intermodal”, le transport d’une même unité de chargement intermodale entre son point de chargement et son point de déchargement sur deux segments de transport ou plus, dont au moins un segment s’effectue par chemin de fer, par voie navigable intérieure ou par transport maritime à courte distance tandis que le segment initial ou final, ou les deux, se font par route, sans manutention des marchandises pendant le transbordement entre les différents segments de transport, qu’ils soient ou non couverts par un seul contrat de transport multimodal ou par des contrats de transport successifs pour chaque mode;
- (2) “opération de transport combiné”, une opération de transport intermodal qui satisfait aux conditions énoncées à l’article 1^{er} *quater*, paragraphe 2, sur le territoire de l’Union;
- (3) “unité de chargement intermodale”, un conteneur, une caisse mobile, une semi-remorque, un véhicule routier ou une combinaison de véhicules utilisés pour le transport intermodal;
- (4) “point de chargement”, le lieu où les marchandises sont chargées dans une unité de chargement intermodale;
- (5) “point de déchargement”, le lieu où les marchandises sont déchargées d’une unité de chargement intermodale;
- (6) “coûts externes”, les coûts engendrés par les usagers des transports sans être supportés par ceux-ci mais par la société tout entière, et qui sont liés notamment aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution atmosphérique, aux blessures et aux décès, au bruit et aux encombrements de la circulation;
- (7) “opération de transport routier unimodal alternative”, une opération de transport unimodal planifiée virtuellement et commercialement viable de l’unité de chargement intermodale, qui s’effectue en totalité par route entre le même point de départ et le même point final que ceux de l’opération de transport combiné effective;
- (8) “opération de transport maritime intermodal alternative”, une opération de transport intermodal planifiée virtuellement et commercialement viable qui utilise l’un des segments maritimes de la liste établie conformément à l’article 1^{er} *quater*, paragraphe 7), pour transporter l’unité de chargement intermodale entre le même point de départ et le même point final que ceux de l’opération de transport combiné concernée;
- (9) “terminal de transbordement intermodal”, un terminal de fret intermodal doté d’une structure équipée pour le transbordement d’unités de chargement intermodales entre au moins deux modes de transport ou entre deux véhicules, bateaux ou navires différents, tels que les terminaux situés dans les ports intérieurs ou maritimes, le long des voies navigables intérieures, dans les aéroports, ainsi que les terminaux rail-route;
- (10) “point de départ du segment de transport”, le lieu où l’unité de chargement intermodale entame l’opération de transport combiné au moyen du mode de transport considéré;

- (11) “point final du segment de transport”, le lieu où l’unité de chargement intermodale achève l’opération de transport combiné au moyen du mode de transport considéré;
- (12) “point de départ de l’opération de transport combiné”, le lieu où l’unité de chargement intermodale est chargée sur le véhicule ou sur le bateau ou le navire assurant le premier segment de transport de l’opération de transport combiné dans l’Union et, si l’opération de transport intermodal commence en dehors du territoire de l’Union, le point par lequel l’unité de chargement intermodale entre sur le territoire de l’Union;
- (13) “point final de l’opération de transport combiné”, le lieu où l’unité de chargement intermodale est déchargée du véhicule ou du bateau ou navire assurant le dernier segment de transport de l’opération de transport combiné dans l’Union et, si l’opération de transport intermodal se termine en dehors du territoire de l’Union, le point par lequel l’unité de chargement intermodale quitte le territoire de l’Union;
- (14) “mesures de soutien”, les mesures et actions de nature économique, réglementaire, administrative ou autre visant à favoriser l’adoption du transport intermodal.

Article premier quater

1. Toutes les opérations de transport combiné bénéficient des mesures de soutien visées aux articles 2, 3 *bis*, 4, 6, 8, 9 et 9 *bis*, selon le cas.
2. Une opération de transport combiné remplit les conditions suivantes:
 - (a) à l’exception des opérations visées au point b), l’opération entraîne une réduction d’au moins 40 % des coûts externes par rapport à l’opération de transport routier unimodal alternative;
 - (b) dans le cas de liaisons entre une île et le continent sans alternative routière, l’opération entraîne une réduction d’au moins 40 % des coûts externes par rapport à l’opération de transport maritime intermodal alternative;
 - (c) l’unité de chargement intermodale dans le transport non accompagné possède une référence unique conforme au régime d’identification et de marquage établi en application des normes internationales ISO6346 ou EN13044 dans leur version actualisée.
3. Le transport par route d’un conteneur vide utilisé pour une opération donnée au départ ou à destination d’un parc de conteneurs avant ou après le point de chargement ou de déchargement, lorsque ce transport fait l’objet du même contrat de transport, est considéré comme faisant partie intégrante de l’opération de transport combiné. Tout autre mouvement de véhicules routiers avant ou après le point de chargement ou de déchargement n’est pas considéré comme faisant partie de l’opération de transport combiné.
4. Le calcul des coûts externes visé au paragraphe 2 tient compte de toutes les parties de l’opération, y compris les opérations dans le terminal, qui ont lieu dans l’Union, y compris le transport du conteneur vide visé au paragraphe 3.
5. Les mesures de soutien visées aux articles 2, 3 *bis*, 4, 6, 8, 9 et 9 *bis* s’appliquent de manière non discriminatoire à toutes les opérations de transport combiné qui sont

effectuées en tout ou en partie sur le territoire de l'Union, quelle que soit l'origine de l'entreprise qui organise l'opération ou qui effectue tout ou partie de l'opération.

6. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modalités du calcul des coûts externes visé au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 9 *quinquies*, paragraphe 2.
 7. La Commission adopte des actes d'exécution établissant la liste des segments maritimes prédéfinis des opérations de transport maritime intermodal alternatives visées au paragraphe 2, point b), du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 9 *quinquies*, paragraphe 2.».
- (40) Les articles 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 2

Aucun système de quotas ou d'autorisations ne s'applique aux opérations de transport intermodal.

Article 3

8. Afin de bénéficier du cadre de soutien établi par la présente directive, l'entreprise qui organise l'opération de transport combiné enregistre et met à disposition les informations relatives au transport, conformément au règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil*, sur une plateforme d'informations électroniques relatives au transport de marchandises («plateforme eFTI»).
9. Les informations relatives au transport visées au paragraphe 1 sont enregistrées avant le début de l'opération de transport combiné concernée et couvrent toutes les parties de cette opération. Lesdites informations relatives au transport comprennent:
 - (a) le nom, l'adresse et les coordonnées de l'entreprise qui organise l'opération de transport combiné;
 - (b) le nom, l'adresse et les coordonnées de l'entreprise qui réceptionne l'unité de chargement intermodale au point final de l'opération de transport combiné;
 - (c) le nom, l'adresse et les coordonnées du ou des terminaux de transbordement intermodaux pour cette opération de transport combiné;
 - (d) le type d'unité de chargement intermodale transportée et sa référence conformément à l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 2, point c);
 - (e) le lieu de prise en charge ou de livraison du conteneur vide indiqué dans le contrat de transport visé à l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 3, le cas échéant;
 - (f) pour chaque segment de transport, la localisation des points de départ et des points finaux de chaque segment de transport de l'opération de transport combiné dans l'Union, les dates de début et de fin prévues pour chaque segment et le mode de transport utilisé pour chaque segment;
 - (g) les informations supplémentaires relatives au transport qui sont nécessaires pour calculer les coûts externes d'une opération de transport

combiné, comme indiqué dans l'acte d'exécution visé à l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 6.

10. Les informations relatives au transport enregistrées conformément au paragraphe 2 sont utilisées, au moyen de fonctionnalités spécifiques des plateformes eFTI, pour:

(a) calculer les économies de coûts externes au sens de l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 2, point a);

(b) produire des données annuelles agrégées sur les opérations de transport combiné au sens de l'article 5, paragraphe 4, points a), b) et c).

Le calcul visé au premier alinéa, point a), du présent paragraphe est effectué selon les règles établies dans l'acte d'exécution visé à l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 6.

L'agrégation visée au premier alinéa, point b), du présent paragraphe est effectuée selon les règles établies dans l'acte délégué visé au paragraphe 7.

11. La preuve du respect des conditions énoncées à l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 2, réside dans les informations relatives au transport visées au paragraphe 1 du présent article et les résultats du calcul des économies de coûts externes. Cette preuve est à la disposition des autorités compétentes ainsi que des parties concernées par cette opération de transport combiné sur la même plateforme eFTI que celle sur laquelle les informations relatives au transport et les résultats des calculs ont été enregistrés. Aucune autre information n'est demandée pour contrôler le respect des dispositions de la présente directive.

12. Au plus tard le 28 février de chaque année, les prestataires de services eFTI ou les entreprises qui possèdent ou gèrent des plateformes eFTI pour leurs propres activités mettent à la disposition de la Commission les données agrégées visées au paragraphe 3, premier alinéa, point b), du présent article, aux fins du respect des obligations de la Commission en matière de rapports en vertu de l'article 5, paragraphe 4, points a), b) et c).

13. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *quater* afin de compléter la présente directive en détaillant les informations relatives au transport visées au paragraphe 2, points a) à f), du présent article, et en arrêtant la liste des informations supplémentaires relatives au transport à fournir au sens du paragraphe 2, point g), du présent article.

14. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *quater* afin de compléter la présente directive en établissant une liste des données agrégées annuelles visées au paragraphe 3, premier alinéa, point b), du présent article, les modalités de production de ces données agrégées et les conditions de mise à disposition de ces données à l'intention de la Commission.

15. En cas de contrôle sur route, une divergence entre l'opération de transport combiné et les informations fournies, notamment en ce qui concerne les informations visées au paragraphe 2, points c) et f), est admise lorsqu'elle est dûment justifiée et due à des circonstances exceptionnelles et imprévues indépendantes de la volonté du transporteur. Pour fournir la preuve requise, le conducteur est autorisé à contacter le siège social, le gestionnaire de transport, l'expéditeur ou une autre entreprise qui organise l'opération de transport combiné concernée, ou toute autre personne ou entité capable de fournir des justifications supplémentaires concernant cette divergence.

* Règlement (CE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).».

(41) L'article 3 *bis* suivant est inséré:

«Article 3 bis

1. Au plus tard le [OP: prière d'insérer la date correspondant à 24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], chaque État membre adopte un cadre d'action national visant à faciliter le recours au transport intermodal, et notamment aux opérations de transport combiné. Ce cadre contient au moins les éléments suivants:
 - (a) une vue d'ensemble des mesures réglementaires et non réglementaires applicables ayant une incidence sur la compétitivité des opérations des différents modes de transport, y compris celles relevant du champ d'application des articles 4, 6 et 9 *bis*, ainsi qu'une évaluation de leur incidence sur les opérations de transport intermodal;
 - (b) une liste des mesures nécessaires pour réduire le déficit de compétitivité des opérations de transport intermodal par rapport aux opérations de transport routier unimodal, établie sur la base de la vue d'ensemble et de l'évaluation visées au point a); une liste indicative de mesures appropriées figure à l'annexe.
2. Les mesures visées au paragraphe 1 du présent article visent à atteindre les objectifs suivants par rapport à l'évaluation de référence figurant dans le rapport visé à l'article 5, paragraphe 1:
 - (c) une réduction globale d'au moins 10 % des coûts totaux des opérations de transport combiné sur leur territoire supportés par les entreprises organisant des opérations de transport combiné, au plus tard le [OP: prière d'insérer la date correspondant à 90 mois, soit 7 ans et 6 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive];
 - (d) une intensification du perfectionnement ou de l'adoption des technologies qui améliorent l'efficacité des opérations de transport intermodal; et,
 - (e) le cas échéant, l'établissement de nouvelles liaisons de transport ferroviaire, de transport par voie navigable intérieure ou de transport maritime à courte distance entre des terminaux de transbordement intermodaux qui n'étaient pas connectés auparavant.
3. L'introduction des mesures visées au paragraphe 1 du présent article dans un cadre d'action national ne constitue pas un indice de leur compatibilité ou non avec le droit de l'Union. Lorsque les mesures visées au paragraphe 1 du présent article constituent une aide d'État, elles respectent les règles de procédure et de fond applicables dans le domaine des aides d'État, y compris celles relatives à la notification, à la publication et à la transmission d'informations à la Commission.

4. Les États membres publient leur cadre d'action national sur l'internet et le communiquent sans retard à la Commission, au plus tard 1 mois après son adoption, accompagné d'un lien vers cette publication et les évaluations ou études sous-jacentes effectuées, le cas échéant, notamment sur la contribution de ces mesures à la réalisation des objectifs énoncés au paragraphe 2 du présent article. En ce qui concerne les mesures qui constituent une aide d'État ne relevant pas d'un règlement d'exemption par catégorie, l'obligation de publication et de notification applicable aux cadres d'action nationaux s'ajoute à l'obligation de notification préalable et l'obligation de suspension prévues par les règles en matière d'aides d'État figurant à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.
5. Les États membres mettent en œuvre les mesures visées au paragraphe 1. Ils publient gratuitement sur l'internet, sous une forme aisément accessible, les informations pratiques telles que les conditions, la procédure de demande et toute autre information pertinente pour les bénéficiaires potentiels de ces mesures après leur adoption, mais avant leur application. Ils fournissent en même temps à la Commission un lien vers ces informations.
6. S'il y a lieu, les États membres coopèrent pour maximiser l'effet des mesures visées au paragraphe 1 sur les opérations de transport intermodal transfrontières.
7. Les États membres évaluent, au moins tous les 5 ans, le recours aux mesures prévues dans leur cadre d'action national visé au paragraphe 1, ainsi que leur incidence, et notamment leur efficacité et leur pertinence au regard de la réduction des coûts externes et de la réalisation des objectifs énoncés au paragraphe 2. Sur la base de cette évaluation, ils adaptent leur cadre d'action national, s'il y a lieu, pour atteindre ces objectifs. Les États membres communiquent sans retard à la Commission le résultat de leur évaluation et leur cadre d'action actualisé, afin de lui permettre d'élaborer les rapports visés à l'article 5, paragraphe 2, et publient ce cadre d'action national actualisé sur l'internet.
8. La Commission publie sans retard les liens vers les informations nationales fournies par les États membres au sens des paragraphes 4, 5 et 7 sur sa page web consacrée aux mesures de soutien au titre de la présente directive.»

(42) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

16. Au plus tard le [OP: prière d'insérer la date correspondant à 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission établit un rapport à l'intention du Parlement européen et du Conseil évaluant la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier unimodal dans les États membres, qui comprend notamment l'analyse des coûts totaux porte-à-porte des principales catégories d'opérations de transport intermodal, dont les opérations de transport combiné.
17. Au plus tard le [OP: prière d'insérer la date correspondant à 90 mois, c'est-à-dire 7 ans et 6 mois après l'adoption de la présente directive], et tous les 5 ans par la suite, la Commission établit un rapport à l'intention du Parlement européen et du

Conseil sur l'évolution économique du transport intermodal, y compris les opérations de transport combiné, dans l'Union.

18. Lors de l'élaboration des rapports visés aux paragraphes 1 et 2, la Commission est assistée par les États membres pour la collecte des informations nécessaires à cette fin.
19. Les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 présentent et analysent l'évolution de la situation dans le domaine des opérations de transport intermodal, y compris les opérations de transport combiné. Ils comportent notamment les éléments suivants:
 - (a) le volume des opérations intermodales dans l'Union par combinaison modale, par segment de marché, par technologie de transbordement et par type d'unités de chargement intermodales utilisées, ainsi qu'en fonction de la couverture géographique (nationale et intra-Union);
 - (b) les principaux corridors de transport empruntés par le transport intermodal et les principales zones de l'Union où il est absent, ainsi que les causes de la situation dans les deux cas;
 - (c) le nombre, la densité d'implantation et le type de terminaux de transbordement fournissant des services à l'usage des opérations de transport combiné;
 - (d) les principaux obstacles relevés par les utilisateurs pour accroître le recours aux opérations de transport intermodal;
 - (e) l'évolution de la capacité disponible des terminaux de transbordement intermodaux et les zones nécessitant des développements supplémentaires;
 - (f) la disponibilité, la facilité d'accès et l'exhaustivité des informations sur les terminaux de transbordement intermodaux;
 - (g) une analyse de l'efficacité et de l'efficience du soutien apporté par les États membres dans le contexte de leur cadre d'action national, conformément à l'article 3 *bis*, paragraphes 1 et 2;
 - (h) la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier unimodal;
 - (i) les retombées positives du transport intermodal pour l'environnement, notamment au regard de l'évolution des performances des différents modes de transport dans les domaines de l'environnement, de l'efficacité énergétique et des émissions de gaz à effet de serre.
20. Les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 proposent, le cas échéant, des solutions permettant d'améliorer ultérieurement la disponibilité des informations et les mesures destinées à améliorer la situation dans le secteur du transport combiné.
21. Sur la base des rapports visés aux paragraphes 1 et 2, la Commission évalue, au moins tous les 10 ans, l'efficacité et la pertinence des dispositions de la présente directive pour faciliter les opérations de transport combiné.».
- (43) À l'article 6, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires, conformément au droit de l'Union, 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 l'État membre concerné. Ces réductions ou remboursements sont accordés par l'État membre dans lequel les véhicules sont immatriculés. Lorsque ces mesures constituent une aide d'État, elles respectent les règles de procédure et de fond applicables dans le domaine des aides d'État.

2. Les véhicules utilisés exclusivement pour les segments routiers initiaux ou finaux du transport combiné, ou les deux, peuvent être exonérés, s'ils sont taxés séparément, des taxes énumérées au paragraphe 3, conformément au droit de l'Union. En particulier, lorsque ces mesures constituent une aide d'État, elles respectent les règles de procédure et de fond applicables dans le domaine des aides d'État. ».

(44) L'article 7 est supprimé.

(45) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Lorsqu'une semi-remorque ou une remorque utilisée dans le cadre d'une opération de transport combiné appartient à l'entreprise expéditrice ou à l'entreprise destinataire et est transportée sur un segment routier au moyen d'un tracteur qui appartient à l'autre entreprise concernée ou qui a été acheté à tempérament ou loué par cette dernière conformément à la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil*, ce segment routier est réputé remplir les conditions de l'article 1^{er}, paragraphe 5, point d), du règlement (UE) 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil**.

* Directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (JO L 33 du 4.2.2006, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).».

(46) Les articles 9 bis, 9 ter, 9 quater et 9 quinquies suivants sont insérés:

«Article 9 bis

Les véhicules assurant les segments routiers d'opérations de transport combiné sont exemptés des interdictions de circuler pendant le week-end, la nuit et les vacances qui s'appliquent uniquement aux poids lourds. Cette exemption ne s'applique pas s'il s'agit d'interdictions de circuler générales qui s'appliquent à tous les véhicules utilisés à des fins privées.

Article 9 ter

22. Tous les opérateurs de terminaux de transbordement intermodaux mettent à disposition sur leur site internet, publiquement et gratuitement, des informations sur les services et installations disponibles dans les terminaux.

23. La Commission arrête, par voie d'actes d'exécution, une liste détaillée des informations visées au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 9 *quinquies*, paragraphe 2.
24. Afin de pourvoir à un cadre permettant de déterminer le niveau de service des terminaux de transbordement intermodaux dans l'Union, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des critères liés aux catégories de terminaux de transbordement intermodaux. Ces critères sont établis en définissant les niveaux de service liés aux services et installations disponibles sur la base de la liste établie conformément au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 9 *quinquies*, paragraphe 2.
25. Lorsqu'un cadre a été établi pour déterminer le niveau de service des terminaux de transbordement intermodaux dans l'Union, les exploitants de terminaux de transbordement intermodaux publient les niveaux de service applicables conformément au paragraphe 1.

Article 9 quater

26. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
27. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 3, paragraphes 6 et 7, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [*PO: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive*].
28. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphes 6 et 7, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation du pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
29. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
30. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
31. Les actes délégués adoptés en vertu de l'article 3, paragraphes 6 et 7, n'entrent en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de ces actes au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 9 quinquies

4. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011*.

5. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

* Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).».

- (47) Le texte figurant à l'annexe de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe.

Article 2

Modifications du règlement (UE) 2020/1056

Le règlement (UE) 2020/1056 est modifié comme suit:

À l'article 9, paragraphe 1, le point l) suivant est inséré:

«l) le calcul des économies de coûts externes, visé à l'article 3, paragraphe 3, premier alinéa, point a), de la directive 92/106/CEE, est effectué conformément à la méthode établie dans l'acte d'exécution visé à l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 6, de ladite directive.

m) la production de données agrégées, visée à l'article 3, paragraphe 3, premier alinéa, point b), de la directive 92/106/CEE, est effectuée conformément aux règles établies dans l'acte délégué visé à l'article 3, paragraphe 7, de ladite directive.».

Article 3

Transposition

32. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [PO: *prière d'insérer la date correspondant à 24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du [OP: *prière d'insérer la date correspondant à 30 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*].

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. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

33. 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 4

Entrée en vigueur

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

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président/La présidente

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Table des matières

1. _____	CONTEXTE DE LA PROPOSITION	1
• _____	Justification et objectifs de la proposition.....	1
• _____	Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action.....	5
• _____	Cohérence avec les autres politiques de l'Union.....	6
2. _____	BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ.....	8
• _____	Base légale	8
• _____	Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive).....	8
• _____	Proportionnalité.....	8
• _____	Choix de l'instrument.....	9
3. _____	RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT	9
• _____	Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante.....	9
• _____	Consultation des parties intéressées	9
• _____	Obtention et utilisation d'expertise.....	12
• _____	Analyse d'impact	12
• _____	Droits fondamentaux.....	14
4. _____	INCIDENCE BUDGÉTAIRE.....	14
5. _____	AUTRES ÉLÉMENTS	14
• _____	Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information.....	14
Après dix ans au plus tard, la Commission évaluera s'il y a lieu de maintenir le régime de soutien prévu par la présente directive.....		15
• _____	Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition.....	15
1. _____	CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE.....	3
1.1. _____	Dénomination de la proposition/de l'initiative	3
1.2. _____	Domaine(s) politique(s) concerné(s).....	3
1.3. _____	La proposition/l'initiative porte sur:	3
1.4. _____	Objectif(s).....	3
1.4.1. _____	<i>Objectif général / objectifs généraux</i>	<i>3</i>
1.4.2. _____	<i>Objectif(s) spécifique(s)</i>	<i>3</i>
1.4.3. _____	<i>Résultat(s) et incidence(s) attendus</i>	<i>3</i>
1.4.4. _____	<i>Indicateurs de performance</i>	<i>4</i>
1.5. _____	Justification(s) de la proposition/de l'initiative	4

1.5.1.	<i>___ Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative</i>	<u>4</u>
1.5.2.	<i>___ Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.</i>	<u>5</u>
1.5.3.	<i>___ Leçons tirées d'expériences similaires</i>	<u>5</u>
1.5.4.	<i>___ Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés</i>	<u>6</u>
1.5.5.	<i>___ Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement</i>	<u>7</u>
1.6.	___ Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative	<u>7</u>
1.7.	___ Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)	<u>7</u>
2.	___ MESURES DE GESTION	<u>9</u>
2.1.	___ Dispositions en matière de suivi et de compte rendu	<u>9</u>
2.2.	___ Système(s) de gestion et de contrôle	<u>9</u>
2.2.1.	<i>___ Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée</i>	<i><u>9</u></i>
2.2.2.	<i>___ Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer</i>	<i><u>9</u></i>
2.2.3.	<i>___ Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)</i>	<i><u>9</u></i>
2.3.	___ Mesures de prévention des fraudes et irrégularités	<u>10</u>
3.	___ INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE	<u>11</u>
3.1.	___ Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)	<u>11</u>
3.2.	___ Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits	<u>12</u>
3.2.1.	<i>___ Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels</i>	<i><u>12</u></i>
3.2.2.	<i>___ Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels</i>	<i><u>15</u></i>
3.2.3.	<i>___ Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs</i>	<i><u>16</u></i>
3.2.4.	<i>___ Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel</i>	<i><u>18</u></i>
3.2.5.	<i>___ Participation de tiers au financement</i>	<i><u>18</u></i>
3.3.	___ Incidence estimée sur les recettes	<u>19</u>

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Mobilité et transports

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

une action nouvelle

une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁵¹

la prolongation d'une action existante

une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général de la directive est de faciliter une augmentation de la part représentée par le transport intermodal dans le volume total du transport intra-UE de marchandises, de réduire les coûts externes et la consommation d'énergie du transport de marchandises. La directive contribuera à l'ODD 13 (prendre d'urgence des mesures pour lutter contre le changement climatique et ses incidences), à l'ODD 9 (construire des infrastructures résilientes, promouvoir une industrialisation inclusive et durable et favoriser l'innovation) et à l'ODD 11 (faire en sorte que les villes et les établissements humains soient inclusifs, sûrs, résilients et durables).

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de la directive sont les suivants:

- fournir un soutien à un éventail plus large d'opérations intermodales dans des conditions de conformité efficaces;
- garantir un meilleur soutien en améliorant les rapports sur le transport intermodal;
- accroître la compétitivité du transport intermodal afin de réduire les coûts externes;
- améliorer la transparence et simplifier l'entrée sur le marché.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La proposition devrait permettre d'accroître la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier unimodal et, partant, de promouvoir son utilisation, ce qui se traduira par une réduction des coûts externes.

⁵¹ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.4. Indicateurs de performance

L'efficacité de la directive proposée par rapport à l'objectif spécifique n° 1 sera déterminée sur la base des indicateurs suivants:

- le volume des opérations de transport intermodal dans l'UE, par combinaison modale, par segment de marché, par technologie de transbordement et par type d'unités de chargement;
- les principaux corridors où le transport intermodal est utilisé et ceux où ce n'est pas le cas et les raisons de cette situation.

L'efficacité de la directive proposée par rapport à l'objectif spécifique n° 2 sera déterminée sur la base de l'indicateur suivant:

- la présentation d'un rapport dans les délais prévus par la directive sur le développement économique du transport intermodal dans l'Union.

L'efficacité de la directive proposée par rapport à l'objectif spécifique n° 3 sera déterminée sur la base des indicateurs suivants:

- la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier unimodal et l'évolution du soutien apporté par les États membres;
- *les changements observés dans la répartition modale et la part du transport intermodal.*

L'efficacité de la directive proposée par rapport à l'objectif spécifique n° 4 sera déterminée sur la base des indicateurs suivants:

- l'évolution de la capacité des terminaux de transbordement;
- la disponibilité, la facilité d'accès et l'exhaustivité des informations sur les terminaux intermodaux.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

La proposition fournira un cadre de soutien pour accroître la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier unimodal afin de stimuler son adoption et, partant, de réduire les coûts externes du transport de marchandises. Elle prévoit:

- des conditions communes et efficaces de conformité et des règles relatives à la preuve de la conformité;
- des mesures économiques et réglementaires pour contribuer à accroître la compétitivité du transport intermodal;
- des exigences visant à garantir la transparence des terminaux en ce qui concerne les installations et les services;
- des règles applicables aux rapports de marché et leur contenu, ainsi qu'une clause de réexamen visant à réévaluer l'utilité du cadre de soutien après un certain laps de temps.

Toutes ces dispositions devraient être pleinement applicables 30 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

La présente fiche financière législative porte spécifiquement sur une étude à réaliser pour évaluer s'il est nécessaire de mettre au point un cadre de catégorisation/de labellisation des terminaux, sous réserve des résultats de l'étude sur la nécessité d'élaborer un tel cadre, et sur les études de marché servant de base aux rapports à établir.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

La mise en place de règles harmonisées applicables a) aux conditions de conformité efficaces et à la preuve de leur respect et b) aux types de soutien contribuera à offrir aux opérateurs un traitement comparable partout dans l'UE, à simplifier les procédures administratives pour les entreprises, les États membres et la Commission, et à améliorer le fonctionnement du marché intérieur. À l'heure actuelle, en raison des lacunes de la DTC, ce niveau d'harmonisation n'a pas pu être atteint.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

Le secteur des transports de l'UE a une forte dimension transfrontière et joue un rôle important pour la libre circulation des personnes et des marchandises sur le marché intérieur de l'UE. Des services de transport efficaces sont essentiels au fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et à la croissance de l'économie de l'UE. Mais les transports, qui devraient encore augmenter, constituent toujours l'un des plus grands émetteurs d'émissions de gaz à effet de serre et engendrent d'autres coûts externes considérables liés à la congestion, aux accidents et au bruit.

Cette directive est clairement conçue comme un instrument destiné à réduire les coûts externes du transport en augmentant la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier unimodal et en favorisant ainsi son adoption.

- 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'UE soutient depuis longtemps le transfert modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement et, de préférence, l'utilisation optimale des différents modes de transport, afin d'optimiser le système et le réseau de transport et de réduire les coûts externes.

Depuis 1975, l'UE dispose d'un instrument pour soutenir les opérations de transport combiné éligibles en tant que sous-ensemble du transport intermodal. En 1992, cet instrument a été remplacé par l'actuelle directive sur les transports combinés.

Afin d'accroître son efficacité, la Commission a présenté en 1998 une proposition de modification de la DTC, proposant une extension de l'éligibilité aux opérations routières nationales, une limitation du segment routier basée sur une part de 20 % de l'exploitation totale, l'exclusion du transport insulaire et l'exemption du transport combiné des interdictions de circuler le week-end. Aucun accord n'ayant pu être

trouvé au cours des négociations interinstitutionnelles, la Commission a retiré sa proposition en 2001.

En 2016, la Commission a procédé à une évaluation REFIT, qui a conclu que la DTC restait un instrument pertinent pour soutenir le transport combiné, mais qu'il existait un potentiel important d'amélioration de l'efficacité de la directive, étant donné que certaines de ses dispositions étaient obsolètes ou peu claires, ce qui laissait une place importante à une interprétation ambiguë de la directive et, partant, à une mise en œuvre non harmonisée.

Par la suite, la Commission a présenté, en 2017, une nouvelle proposition visant à modifier la DTC en mettant l'accent sur la clarification de la définition à la lumière de la jurisprudence existante et des plaintes, sans modifier l'approche fondée sur des distances fixes pour les différentes parties de l'opération. Elle a également proposé de promouvoir les investissements dans les infrastructures des terminaux et d'améliorer considérablement les outils de soutien budgétaire et économique.

Si tous les États membres se sont félicités de la modification et ont soutenu l'objectif d'améliorer la compétitivité du transport combiné, toute proposition visant à étendre l'éligibilité, et en particulier à étendre le champ d'application aux opérations dans les États membres, a plutôt été accueillie avec résistance. De même, de nombreux États membres se sont opposés à l'obligation de faciliter l'augmentation de la capacité des terminaux, tout en étant disposés à accepter une obligation de promouvoir les investissements dans les terminaux. En ce qui concerne le soutien accru aux opérations de transport combiné, les points de vue des États membres divergeaient, ce qui signifie que les États membres n'étaient pas favorables à un soutien obligatoire harmonisé, mais à une obligation de fournir un soutien lorsque le choix de l'outil de soutien était laissé à l'appréciation des États membres. La présente proposition a été élaborée en tenant compte des préoccupations de ces États membres.

Le Parlement européen a largement soutenu la proposition, a proposé des ambitions supplémentaires en ce qui concerne le soutien économique, mais a également demandé des dérogations. Plusieurs amendements introduits par les colégislateurs ont modifié la proposition d'une manière qui, si elle était adoptée, aurait considérablement réduit l'ambition et l'efficacité de la proposition de la Commission. Par conséquent, la Commission a retiré sa proposition.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

La directive proposée est un élément clé de la communication de la Commission sur une stratégie de mobilité durable et intelligente, qui expose la vision de l'UE pour le système de transport de demain. La stratégie annonçait que la Commission envisageait de réexaminer le cadre réglementaire pour le transport intermodal, y compris la directive sur le transport combiné (dans le cadre de l'initiative phare 4 — Écologisation du transport de marchandises).

La directive créera des synergies avec d'autres politiques et éléments du cadre réglementaire de l'UE qui ciblent soit la performance environnementale des différents modes de transport et du système de transport, soit l'internalisation des coûts externes. En ce qui concerne la performance environnementale, ces éléments comprennent notamment le règlement (UE) 2019/1242, la COM(2021) 557 et la COM(2021) 559. Les mesures visant à internaliser les coûts externes comprennent la

tarification du carbone, les redevances d'infrastructure, l'énergie et les taxes sur les véhicules.

La proposition est compatible avec le cadre financier pluriannuel. L'initiative requiert un financement pour financer au moins trois études de marché nécessaires pour se conformer aux obligations en matière de présentation de rapports prévues par la directive et une étude visant à déterminer s'il est nécessaire de mettre en place un cadre de catégorisation/de labellisation des terminaux, comme le prévoit la directive.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Les incidences budgétaires de la présente proposition sont traitées dans la présente fiche financière législative. En ce qui concerne les dépenses, l'incidence budgétaire spécifique de cette initiative est limitée aux crédits destinés aux études mentionnées au point 1.5.4. L'exécution de ces activités ne nécessite pas une augmentation des ressources humaines de la Commission européenne. Dans le cadre du CFP actuel, les besoins peuvent être satisfaits par un redéploiement de 0,4 million d'EUR au sein de la ligne budgétaire de la prérogative en matière de transports. Aucun coût supplémentaire n'est prévu dans le cadre du CFP actuel. Dans le CFP post-2027, il est proposé que le coût des études soit financé par le CFP suivant, sans préjuger de l'accord sur le CFP et les programmes.

1.6. **Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative**

Durée limitée

En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA

Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

Durée illimitée

Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2027 à 2037 puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. **Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)**

Gestion directe par la Commission

par ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union

par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;

à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;

à des établissements de droit public;

à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;

- à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.

Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».

Remarques

Néant.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

La Commission sera globalement responsable de la mise en œuvre de la proposition de directive ainsi que des rapports au Parlement européen et au Conseil a) sur la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier unimodal avant l'application de la directive et, par la suite, b) tous les cinq ans sur le développement économique du transport intermodal dans l'Union. Après dix ans, la Commission évaluera si le régime de soutien est toujours nécessaire.

Les tâches directement mises en œuvre par la DG MOVE suivront le cycle annuel de planification et de suivi, tel que mis en œuvre au sein de la Commission et des agences exécutives, y compris la communication des résultats par l'intermédiaire du rapport annuel d'activité de la DG MOVE.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

La Commission, et plus particulièrement la DG MOVE, gèrera la mise en œuvre de la directive proposée. Le financement sera assuré au moyen d'accords de passation de marchés. Les dépenses seront exécutées au moyen de marchés en gestion directe, en pleine application des dispositions du règlement financier. La stratégie de contrôle des achats et des subventions au sein de la DG MOVE prévoit des contrôles juridiques, opérationnels et financiers ex ante spécifiques en ce qui concerne les procédures ainsi qu'en ce qui concerne la signature de contrats et de conventions. En outre, les dépenses effectuées pour acquérir des biens et des services sont soumises à des contrôles financiers ex ante et, le cas échéant, ex post.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Le risque d'erreur lors du paiement et lors de la clôture devrait rester inférieur à 2 %. Les risques potentiels liés à la passation de marchés de services de cette valeur sont considérés comme faibles.

Ces risques sont liés au recours aux procédures de passation de marchés: retards, disponibilité des données, information en temps utile du marché, etc. Ces risques seraient couverts par les mécanismes existants du règlement financier et atténués par l'ensemble des contrôles internes déployés par la DG MOVE (contrôles juridiques et financiers ex ante systématiques avant la publication des appels à propositions et avant l'attribution du marché, suivi et évaluation des éléments livrables, audits ex post des dépenses tels que définis dans les plans de travail annuels d'audit).

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Compte tenu de la portée et du montant limités du financement de l'UE à octroyer, et étant donné que les bénéficiaires de fonds de l'UE sont considérés comme étant à faible risque, les tâches découlant de la proposition de directive ne devraient pas

générer de coûts de contrôle supplémentaires au-delà du coût actuel des contrôles de la DG MOVE.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Les mesures habituelles de prévention et de protection de la Commission s'appliqueront, notamment:

— les paiements pour toute prestation seront vérifiés par les services de la Commission avant le paiement, en tenant compte des obligations contractuelles, des principes économiques et des bonnes pratiques financières ou de gestion; et des dispositions antifraude (contrôle, obligations de rapport, etc.) seront incluses dans tous les contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires de tout paiement;

— pour lutter contre la fraude, la corruption et autres activités illégales, les dispositions du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et le Parquet européen institué par le règlement (UE) 2017/1939 du Conseil s'appliqueront sans restriction.

La Commission maintient en outre une stratégie solide de lutte contre la fraude, la CAFS, actuellement en cours de révision.

En outre, la DG MOVE a adopté une stratégie antifraude révisée en 2020. L'AFS MOVE se fonde sur la stratégie antifraude de la Commission et prévoit une évaluation des risques spécifique réalisée en interne afin de recenser les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les mesures nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, à détecter et à corriger la fraude.

Les dispositions contractuelles applicables aux marchés publics garantissent que les services de la Commission, y compris l'OLAF, sont en mesure de mener des audits et des contrôles sur place, en utilisant les dispositions standards recommandées par l'OLAF.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ⁵²	de pays AELE ⁵³	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁵⁴	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	02.20.04.01	CND	/	/	/	/

⁵² CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.

⁵³ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁵⁴ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1	Marché unique, innovation et numérique
--	---	--

DG: MOVE			Année 2027	TOTAL ⁵⁵
○ Crédits opérationnels				
Ligne budgétaire 02.20.04.01	Engagements	(1a)	0,4	0,4
	Paiements	(2a)	0,4	0,4
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements		0,4	0,4
	Paiements		0,4	0,4

○TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,4	0,4
	Paiements	(5)	0,4	0,4
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements		0,4	0,4
	Paiements		0,4	0,4

⁵⁵ Au-delà de 2027, le coût de la proposition est estimé à 0,6 million d'EUR en 2032, à 0,7 million d'EUR en 2037 et à 0,3 million d'EUR supplémentaires par la suite, ce qui porte le coût total du budget de l'UE à 2 millions d'EUR, qu'il est proposé de financer par les CFP ultérieurs, sans préjuger de l'accord sur les CFP et les programmes.

○ TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,4	0,4
	Paiements	(5)	0,4	0,4
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)		
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	0,4	0,4
	Paiements	=5+6	0,4	0,4

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d’abord dans l’[annexe de la fiche financière législative](#) (annexe 5 de la décision de la Commission relative aux règles internes sur l’exécution de la section «Commission» du budget général de l’Union européenne), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)		TOTAL
DG: <.....>								
<input type="radio"/> Ressources humaines								
<input type="radio"/> Autres dépenses administratives								
TOTAL DG <.....>								
		Crédits						

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
---	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2027	Année 2032	Année 2037	Année à confirmer	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Paiements	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)										TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type ⁵⁶	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁵⁷ ...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
TOTAUX																		

⁵⁶ Les réalisations désignent les produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites).

⁵⁷ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ⁵⁸	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)				TOTAL
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	-------

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel									
Ressources humaines									
Autres dépenses administratives									
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel									

Hors RUBRIQUE 7⁵⁹ du cadre financier pluriannuel									
Ressources humaines									
Autres dépenses de nature administrative									
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel									

TOTAL									
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

⁵⁸ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

⁵⁹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
○ Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (Recherche indirecte)							
01 01 01 11 (Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
○ Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
XX 01 xx yy zz⁶¹	- au siège						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT sur Recherche indirecte)							
01 01 01 12 (AC, END, INT sur Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL	0						

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

⁶⁰ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁶¹ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

L'initiative est financée par la ligne budgétaire 02.20.04.01 consacrée à l'appui à la politique des transports; aucune reprogrammation n'est nécessaire.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

- nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ⁶²	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁶² L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:

sur les ressources propres

sur les autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁶³					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3				
Article									

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

⁶³ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.