

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

FINAL
A6-0253/2007

27.6.2007

*****|**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses
(COM(2006)0852 – C6-0012/2007 – 2006/0278(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Bogusław Liberadzki

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	23
PROCÉDURE	25

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses
(COM(2006)0852 – C6-0012/2007 – 2006/0278(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2006)0852)¹,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0012/2007),
 - vu l'article 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0253/2007),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1

Considérant 6 bis (nouveau)

(6 bis) Les dispositions de la présente directive ne devraient pas s'appliquer au transport de marchandises dangereuses sous la responsabilité directe et physique ou la supervision des forces armées. En revanche, le transport de marchandises dangereuses effectué par des contractants commerciaux travaillant pour les forces armées devrait être couvert par la présente directive, sauf si les obligations contractuelles concernées sont remplies

¹ Non encore publiée au JO.

sous la responsabilité directe et physique ou la supervision des forces armées.

Amendement 2

Considérant 6 ter (nouveau)

(6 ter) Un État membre qui ne dispose pas d'un réseau ferroviaire et ne compte pas en disposer dans l'immédiat serait astreint à une obligation disproportionnée et inutile s'il devait transposer et mettre en œuvre les dispositions de la présente directive relatives au transport par chemin de fer. C'est pourquoi les États membres concernés devraient être dispensés, tant qu'ils ne disposent pas de réseau ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de la présente directive relatives au transport par chemin de fer.

Amendement 3

Considérant 7 bis (nouveau)

(7 bis) Sans préjudice de la législation communautaire et des dispositions du chapitre 1.9 des annexes I.1, II.1 et III.1, les États membres devraient pouvoir, pour des raisons de sécurité des transports, maintenir ou élaborer des dispositions dans des domaines non couverts par la présente directive. Il conviendrait que ces dispositions soient précises et clairement définies.

Amendement 4

Considérant 7 ter (nouveau)

(7 ter) Chaque État membre devrait conserver le droit de réglementer ou d'interdire le transport de marchandises dangereuses sur son territoire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité, par exemples des raisons de sécurité nationale

ou de protection de l'environnement.

Amendement 5
Considérant 8

(8) Les moyens de transport immatriculés dans des pays tiers devraient être autorisés à effectuer des transports internationaux de marchandises dangereuses sur le territoire des États membres, pour autant que cela se fasse dans le respect des dispositions de l'ADR, du RID ou de l'ADN

(8) Les moyens de transport immatriculés dans des pays tiers devraient être autorisés à effectuer des transports internationaux de marchandises dangereuses sur le territoire des États membres, pour autant que cela se fasse dans le respect des dispositions de l'ADR, du RID ou de l'ADN *et de la présente directive.*

Amendement 6
Considérant 9

(9) Chaque État membre devrait également conserver le droit de réglementer ou d'interdire - pour des raisons autres que la sécurité uniquement - le transport national de marchandises dangereuses.

supprimé

Justification

Texte déplacé au considérant 7 ter.

Amendement 7
Considérant 10

(10) Chaque État membre devrait avoir la possibilité d'appliquer des règles plus sévères aux opérations de transport national effectuées par des *véhicules* immatriculés ou mis en circulation sur son territoire.

(10) Chaque État membre devrait avoir la possibilité d'appliquer des règles plus sévères aux opérations de transport national effectuées par des *moyens de transport* immatriculés ou mis en circulation sur son territoire.

Amendement 8
Considérant 11

(11) L'harmonisation des conditions applicables au transport national de marchandises dangereuses ne devrait pas

(11) L'harmonisation des conditions applicables au transport national de marchandises dangereuses ne devrait pas

empêcher de tenir compte de circonstances nationales particulières. La présente directive doit donc accorder aux États membres la possibilité d'accorder certaines dérogations dans certaines conditions bien déterminées. Ces dérogations doivent être énumérées dans la présente directive en tant que «*dispositions nationales supplémentaires*».

empêcher de tenir compte de circonstances nationales particulières. La présente directive doit donc accorder aux États membres la possibilité d'accorder certaines dérogations dans certaines conditions bien déterminées. Ces dérogations doivent être énumérées dans la présente directive en tant que «*dérogations nationales*».

Justification

Dans la mesure où les annexes I.3, II.3 et, éventuellement, III.3, portent sur des dérogations, la formulation du titre doit être adaptée en conséquence. Les "dérogations" s'entendent comme étant généralement temporaires et moins strictes. Par ailleurs, les "dispositions" s'appliquent jusqu'à ce qu'elles soient amendées par de nouvelles dispositions et pourraient être plus strictes que les dispositions des ADR, RID et ADN, respectivement.

Amendement 9 Considérant 11 bis

(11 bis) Les États membres devraient avoir le droit, pour faire face à des situations inhabituelles et exceptionnelles, de délivrer des autorisations individuelles pour le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire, qui serait normalement interdit par la présente directive.

Amendement 10 Considérant 12

(12) Compte tenu du niveau d'investissement requis dans ce secteur, les États membres devraient être autorisés à maintenir à titre temporaire certaines dispositions nationales spécifiques concernant les prescriptions relatives à la construction des moyens de transport ***ou*** des équipements de transport utilisant le tunnel sous la Manche, ***et le transport entre les États membres et les États parties à l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).*** Ces dispositions doivent être énumérées dans la présente directive en tant que «*dispositions*

(12) Compte tenu du niveau d'investissement requis dans ce secteur, les États membres devraient être autorisés à maintenir à titre temporaire certaines dispositions nationales spécifiques concernant les prescriptions relatives à la construction des moyens de transport ***et*** des équipements de transport utilisant le tunnel sous la Manche. ***Il devrait en outre être permis aux États membres de maintenir et d'élaborer des dispositions relatives au transport par chemin de fer de marchandises dangereuses entre les États membres et les États parties à***

transitoires supplémentaires».

l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) jusqu'à ce que les règles prévues à l'annexe II de l'accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (accord SMGS) et les dispositions de l'annexe II.1, et par conséquent du RID, aient été harmonisées. Dans les 10 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive, il conviendrait que la Commission évalue les effets de ces dispositions et, au besoin, présente des propositions appropriées. Ces dispositions doivent être énumérées dans la présente directive en tant que "dispositions transitoires complémentaires".

Amendement 11

Considérant 13

(13) Il est nécessaire de pouvoir adapter rapidement les annexes de la présente directive au progrès scientifique et technique, y compris à la mise au point de nouvelles technologies de repérage et de localisation, notamment pour tenir compte des nouvelles dispositions introduites dans l'ADR, le RID et l'ADN.

(13) Il est nécessaire de pouvoir adapter rapidement les annexes de la présente directive au progrès scientifique et technique, y compris à la mise au point de nouvelles technologies de repérage et de localisation, notamment pour tenir compte des nouvelles dispositions introduites dans l'ADR, le RID et l'ADN. ***Il conviendrait que les modifications de l'ADR, du RID et de l'ADN, ainsi que les adaptations correspondantes des annexes, entrent en vigueur simultanément. La Commission devrait soutenir financièrement les États membres, en tant que de besoin, pour la traduction dans leur langue nationale de l'ADR, du RID et de l'ADN et des modifications y apportées.***

Amendement 12

Considérant 14

(14) La Commission devrait également pouvoir réviser les listes des ***mesures nationales supplémentaires*** et décider de l'application et de la mise en œuvre des mesures d'urgence en cas d'accident ou

(14) La Commission devrait également pouvoir réviser les listes des ***dérogations nationales*** et décider de l'application et de la mise en œuvre des mesures d'urgence en cas d'accident ou d'incident.

d'incident.

Justification

Dans la mesure où les annexes I.3, II.3 et, éventuellement, III.3, portent sur des dérogations, la formulation du titre doit être adaptée en conséquence. Les "dérogations" s'entendent comme étant généralement temporaires et moins strictes. Par ailleurs, les "dispositions" s'appliquent jusqu'à ce qu'elles soient amendées par de nouvelles dispositions et pourraient être plus strictes que les dispositions des ADR, RID et ADN, respectivement.

Amendement 13

Considérant 22 bis (nouveau)

(22 bis) Il devrait être permis aux États membres de prévoir une période transitoire de deux ans au plus pour l'application des dispositions de la présente directive relatives à la navigation intérieure, ce qui leur laisserait assez de temps pour adapter leurs dispositions nationales, élaborer les cadres juridiques et assurer la formation du personnel.

En outre, une période transitoire générale de cinq ans devrait être prévue, pour l'ensemble des certificats délivrés aux bateaux et au personnel avant ou pendant la période transitoire prévue pour l'application des dispositions de la présente directive relatives aux voies navigables, à moins qu'une période de validité plus courte soit indiquée sur le certificat.

Amendement 14

Considérant 23 bis (nouveau)

(23 bis) Conformément au paragraphe 34 de l'Accord interinstitutionnel "Mieux légiférer"¹, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre les directives et les mesures de transposition et à les rendre publics.

¹ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1

Justification

De nouvelles dispositions devraient améliorer le processus législatif et le contrôle de la mise en œuvre de la présente directive.

Amendement 15
Article 1, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Les dispositions de l'annexe II.1 ne s'appliquent pas aux États membres qui ne possèdent pas de réseau ferroviaire, aussi longtemps qu'un tel réseau n'existe pas sur leur territoire.

Justification

Certains États membres n'ont pas de chemins de fer.

Amendement 16
Article 1, paragraphe 3

3. La présente directive ne porte pas atteinte au droit des États membres d'établir des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national ou international de marchandises dangereuses sur leur territoire, dans la mesure où elles ne sont pas régies par la présente directive.

3. Les États membres peuvent fixer des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national ou international de marchandises dangereuses sur leur territoire en ce qui concerne:

- a) le transport de marchandises dangereuses effectué par des véhicules, des wagons et des bateaux de la navigation intérieure non couverts par la présente directive;***
- b) l'utilisation d'itinéraires obligatoires;***
- c) les règles particulières relatives au transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs.***

La Commission est informée de ces dispositions et en informe les autres États membres.

Amendement 17
Article 1, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. Les États membres peuvent réglementer ou interdire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité du transport, le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire.

L'application de cette disposition suppose que les autorités compétentes apportent la preuve de la nécessité de ces mesures. Les États membres communiquent à l'avance les dispositions complémentaires à la Commission. La Commission les porte à l'attention des États membres.

Justification

Cette disposition porte sur le champ d'application de la directive. C'est la raison pour laquelle elle doit être transférée de l'article 5 à l'article 1. Les États membres qui envisagent d'imposer des restrictions au transport devraient auparavant apporter la preuve de la nécessité de ces mesures. Cet amendement vise à garantir la cohérence avec les points 1.9.3 et 1.9.4 du RID au cas où les États membres réglementent ou interdisent le transport de marchandises dangereuses pour des raisons autres que la sécurité sur leur territoire, afin de garantir la fiabilité de la planification.

Amendement 18
Article 2, point 4

4) «véhicule»: tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers ***ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 40 km/h, et de toute machine mobile;***

4) «véhicule»: tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, ***des machines mobiles et des tracteurs agricoles et forestiers pour autant qu'ils ne dépassent pas 40 km/h lorsqu'ils transportent des marchandises dangereuses;***

Amendement 19
Article 4

Le transport de marchandises dangereuses entre **le territoire de la Communauté** et les pays tiers sont autorisés pour autant qu'ils répondent aux prescriptions de l'ADR, du RID ou de l'ADN.

Le transport de marchandises dangereuses entre **les États membres** et les pays tiers sont autorisés pour autant qu'ils répondent aux prescriptions de l'ADR, du RID ou de l'ADN, **sauf indication contraire dans les annexes.**

Justification

La Communauté est constituée d'États membres et n'a pas de territoire propre. Dès lors, toutes les opérations de transport commencent ou finissent sur le territoire d'un État membre. L'ajout de la phrase "sauf indication contraire dans les annexes" tient compte de certaines dispositions transitoires figurant à l'annexe I.2, II.2 et (éventuellement) III.2, qui concernent le transport de marchandises dangereuses.

Amendement 20 Article 5

Article 5

supprimé

Restrictions pour des raisons autres que la sécurité du transport

Les États membres conservent le droit de réglementer ou d'interdire, pour des raisons autres que la sécurité du transport uniquement, le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire.

Justification

Cette disposition porte en fait sur l'objet de la directive, raison pour laquelle elle devrait être déplacée de l'article 5 à l'article 1. Cet argument, comme le souci de rendre la directive plus concise justifie les amendements proposés.

Amendement 21 Article 6, paragraphe 1

1. Les États membres peuvent pour des raisons de sécurité du transport appliquer des dispositions plus sévères concernant les transports nationaux de marchandises dangereuses effectués par des **véhicules** immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire, exception faite des prescriptions relatives à la construction des véhicules.

1. Les États membres peuvent pour des raisons de sécurité du transport appliquer des dispositions plus sévères concernant les transports nationaux de marchandises dangereuses effectués par des **moyens de transport, comme les véhicules, les trains et les bateaux**, immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire, exception

faite des prescriptions relatives à la construction des véhicules.

Justification

Le terme "véhicule" renvoie essentiellement aux moyens de transport par route, mais l'intention est d'étendre cette disposition à tous les moyens de transport: route, rail et voies de navigation intérieures.

Amendement 22

Article 7, paragraphe 1

1. Les États membres sont libres d'autoriser l'emploi d'autres langues que celles visées aux annexes pour les transports effectués **exclusivement** sur leur territoire.

1. Les États membres sont libres d'autoriser l'emploi d'autres langues que celles visées aux annexes pour les transports effectués sur leur territoire.

Justification

La suppression du mot "exclusivement" autorise une plus grande souplesse pour les opérations transfrontalières.

Amendement 23

Article 7, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Sans préjudice de l'article 1er, paragraphe 2, les États membres peuvent choisir de retarder l'application des dispositions de l'annexe III.1 jusqu'au 30 juin 2011 au plus tard. Le cas échéant, en ce qui concerne les voies navigables, les États membres continuent d'appliquer les dispositions des directives 96/35/CE et 2000/18/CE en vigueur jusqu'à la date visée à l'article 11.

Amendement 24

Article 7, paragraphe 2, dernier alinéa

La Commission examine dans chaque cas si les conditions prévues aux points a) et b) du présent paragraphe sont remplies et décide, selon la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, d'autoriser ou

La Commission examine dans chaque cas si les conditions prévues aux points a) et b) du présent paragraphe sont remplies et décide, selon la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, d'autoriser ou

non la dérogation et de l'ajouter le cas échéant à la liste des **dispositions** nationales **supplémentaires** des annexes I.3, II.3 ou III.3.

non la dérogation et de l'ajouter le cas échéant à la liste des **dérogations** nationales des annexes I.3, II.3 ou III.3.

Justification

Dans la mesure où les annexes I.3, II.3 et, éventuellement, III.3, portent sur des dérogations, la formulation du titre doit être adaptée en conséquence. Les "dérogations" s'entendent comme étant généralement temporaires et moins strictes. Par ailleurs, les "dispositions" s'appliquent jusqu'à ce qu'elles soient amendées par de nouvelles dispositions et pourraient être plus strictes que les dispositions des ADR, RID et ADN, respectivement.

Amendement 25

Article 7, paragraphe 3, premier alinéa

La durée de validité des dérogations est fixée à **5 ans** à compter de la date de l'autorisation.

La durée de validité des dérogations **visées à l'article 7, paragraphe 2**, est fixée à **6 ans maximum** à compter de la date de l'autorisation **fixée dans la décision d'autorisation. Concernant les dérogations existantes figurant aux annexes I.3, II.3 et III.3, la date, établie à l'article 11, est considérée comme constituant la date d'autorisation de ces dérogations. Sauf indication contraire dans une dérogation, leur durée de validité est de 6 ans.**

Justification

Modifier la période de validité en la portant de 5 à 6 ans facilite toute suppression, modification ou addition de dérogations aux annexes I.3, II.3 et (éventuellement) III.3, en tenant compte du rythme bisannuel des amendements de l'ADR, du RID et de l'ADN. Avec cette limitation, il serait plus facile pour les États membres de mettre en vigueur les modifications apportées aux dérogations - décidées conformément à la procédure de comitologie - aux mêmes dates que les amendements apportés à l'ADR, au RID et l'ADN, décidés au niveau international par des organes décisionnels internationaux ou intergouvernementaux qui ne relèvent pas de l'UE.

Amendement 26

Article 7, paragraphe 4, deuxième alinéa

Si aucune modification aux annexes I.1, II.1, ou III.1 concernant les matières qui

Si aucune modification aux annexes I.1, II.1, ou III.1 concernant les matières qui

font l'objet de la dérogation n'a été adoptée, la Commission proroge l'autorisation pour une nouvelle durée **de cinq ans**.

font l'objet de la dérogation n'a été adoptée, la Commission, **agissant conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2**, proroge l'autorisation pour une nouvelle durée **ne dépassant pas 6 ans à compter de la date d'autorisation fixée par la décision d'autorisation**.

Justification

Modifier la période de validité en la portant de 5 à 6 ans facilite toute suppression, modification ou addition de dérogations aux annexes I.3, II.3 et (éventuellement) III.3, en tenant compte du rythme bisannuel des amendements de l'ADR, du RID et de l'ADN. Avec cette limitation, il serait plus facile pour les États membres de mettre en vigueur les modifications apportées aux dérogations - décidées conformément à la procédure de comitologie - aux mêmes dates que les amendements apportés à l'ADR, au RID et l'ADN, décidés au niveau international par des organes décisionnels internationaux ou intergouvernementaux qui ne relèvent pas de l'UE.

Amendement 27

Article 7, paragraphe 4, point c)

c) proroger l'autorisation pour une nouvelle durée **de cinq ans**.

c) proroger l'autorisation pour une nouvelle durée **ne dépassant pas 6 ans, à compter de la date d'autorisation fixée par la décision d'autorisation**.

Justification

Modifier la période de validité en la portant de 5 à 6 ans facilite toute suppression, modification ou addition de dérogations aux annexes I.3, II.3 et (éventuellement) III.3, en tenant compte du rythme bisannuel des amendements de l'ADR, du RID et de l'ADN. Avec cette limitation, il serait plus facile pour les États membres de mettre en vigueur les modifications apportées aux dérogations - décidées conformément à la procédure de comitologie - aux mêmes dates que les amendements apportés à l'ADR, au RID et l'ADN, décidés au niveau international par des organes décisionnels internationaux ou intergouvernementaux qui ne relèvent pas de l'UE.

Amendement 28

Article 7, paragraphe 5

5. Chaque État membre a le droit, **sur son territoire**, de délivrer des autorisations particulières pour des opérations de

Chaque État membre a le droit, **exceptionnellement et sous réserve que la sécurité ne soit pas mise en péril**, de

transport de marchandises dangereuses interdites par la présente directive ou effectuées dans des conditions différentes de celles établies par la présente directive, pour autant que ces opérations soient clairement définies et limitées dans le temps.

délivrer des autorisations particulières pour des opérations de transport de marchandises dangereuses, **sur son territoire**, interdites par la présente directive ou effectuées dans des conditions différentes de celles établies par la présente directive, pour autant que ces opérations soient clairement définies et limitées dans le temps.

Justification

La disposition proposée par la Commission est trop "ouverte" et suscite des inquiétudes quant à d'éventuels abus résultant de trop nombreuses dérogations nationales. Cette nouvelle rédaction est plus précise, rendant exceptionnelles de telles dérogations et ne portant pas atteinte au niveau de sécurité établi par l'ADR, le RID et l'ADN.

Amendement 29 Article 8

Les États membres peuvent maintenir, sur leur territoire, les dispositions énumérées dans les annexes I.2, II.2 et III.2.

Les États membres qui maintiennent ces dispositions en informent la Commission. La Commission en informe à son tour les autres États membres.

Les États membres peuvent maintenir, sur leur territoire, les dispositions énumérées dans les annexes I.2, II.2 et III.2.

Les États membres qui maintiennent ces dispositions en informent la Commission. La Commission en informe à son tour les autres États membres.

Sans préjudice de l'article 1, paragraphe 2, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer les dispositions de l'annexe III.1 jusqu'au 30 juin 2011 au plus tard. Dans ce cas, l'État membre continue d'appliquer les dispositions des directives 96/35/CE et 2000/18/CE, concernant les voies navigables intérieures, telles qu'applicables à la date visée à l'article 11.

Justification

Avec cette limitation, il serait plus facile pour les États membres de mettre en vigueur les modifications apportées aux dérogations - décidées conformément à la procédure de comitologie - aux mêmes dates que les amendements apportés à l'ADR, au RID et l'ADN, décidés au niveau international par des organes décisionnels internationaux ou intergouvernementaux qui ne relèvent pas de l'UE.

Amendement 30
Article 11, paragraphe 1, alinéa 1

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le **31 décembre 2008**. **Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.**

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le **30 juin 2009**.

Justification

Modifier la période de validité en la portant de 5 à 6 ans facilite toute suppression, modification ou addition de dérogations aux annexes I.3, II.3 et (éventuellement) III.3, en tenant compte du rythme bisannuel des amendements de l'ADR, du RID et de l'ADN. Avec cette limitation, il serait plus facile pour les États membres de mettre en vigueur les modifications apportées aux dérogations - décidées conformément à la procédure de comitologie - aux mêmes dates que les amendements apportés à l'ADR, au RID et l'ADN, décidés au niveau international par des organes décisionnels internationaux ou intergouvernementaux qui ne relèvent pas de l'UE. L'obligation de notification du texte des dispositions à la Commission est transférée à l'article 3.

Amendement 31
Article 13, paragraphe 1, alinéa 1

Les directives 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE et 2000/18/CE sont abrogées.

Les directives 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE et 2000/18/CE sont abrogées **le 30 juin 2009**.

Justification

Les États membres adoptent les législations, réglementations et dispositions administratives nécessaires au respect de la présente directive au plus tard le 30 juin 2000.

Amendement 32
Annexe I, Article I.2., paragraphe 3

3. Les États membres peuvent autoriser l'utilisation sur leur territoire de fûts à pression, de cadres de bouteilles et de

supprimé

citernes construits avant le 1^{er} juillet 1997 et d'autres récipients construits avant le 1 juillet 2003 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux exigences nationales applicables à la date de leur construction jusqu'au 1^{er} juillet 2005 au plus tard pour les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes, et jusqu'au 1^{er} juillet 2001 au plus tard pour les autres récipients, sous réserve que ces équipements soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

Amendement 33
Annexe I, Article I.2., paragraphe 6

6. Les États membres peuvent maintenir **sur leur territoire** les dispositions de leur législation nationale en vigueur le 31 décembre 1996 concernant l'affichage ou l'emplacement d'un code d'action d'urgence ou d'une fiche des risques au lieu du numéro d'identification du danger qui est prévu à l'annexe I.1 de la présente directive.

6. Les États membres peuvent maintenir, **pour les opérations de transport effectuées par des véhicules immatriculés sur leur territoire**, les dispositions de leur législation nationale en vigueur le 31 décembre 1996 concernant l'affichage ou l'emplacement d'un code d'action d'urgence ou d'une fiche des risques au lieu du numéro d'identification du danger qui est prévu à l'annexe I.1 de la présente directive.

Amendement 34
Annexe I, Article I.2., paragraphe 6 bis (nouveau)

6 bis. Les États membres peuvent maintenir les restrictions imposées au niveau national sur le transport des substances contenant des dioxines et des furannes, en vigueur au 31 décembre 1996.

Amendement 34
Annexe I, Article I.3., titre

I.3. **Dispositions** nationales **supplémentaires**

I.3. **Dérogations** nationales

Amendement 36
Annexe II, Article II.1.

II.1. **Règlement** concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), figurant comme appendice C à la convention relative aux transports internationaux ferroviaire (COTIF), tel qu'applicable à partir du 1^{er} janvier 2009.

II.1. **Annexe au règlement** concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), figurant comme appendice C à la convention relative aux transports internationaux ferroviaire (COTIF), tel qu'applicable à partir du 1^{er} janvier 2009.

Amendement 37
Annexe II, Article II.2., paragraphe 2

2. Un État membre peut autoriser l'utilisation, sur son territoire, des wagons et des wagons-citernes d'un gabarit de 1 520 mm construits avant le 1^{er} juillet 2005 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux dispositions nationales en vigueur au 30 juin 2005, sous réserve qu'ils soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

2. Un État membre peut autoriser l'utilisation, sur son territoire, des wagons et des wagons-citernes d'un gabarit de 1 520 /1 524 mm construits avant le 1^{er} juillet 2005 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond **à l'annexe II du SMGS ou** aux dispositions nationales **de l'État membre concerné** en vigueur au 30 juin 2005, sous réserve qu'ils soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

Amendement 38
Annexe II, Article II.2., paragraphe 4

4. Un État membre peut autoriser l'utilisation sur son territoire de fûts à pression, de cadres de bouteilles et de citernes construits avant le 1er juillet 1997 et d'autres récipients construits avant le 1er juillet 2003 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux exigences nationales applicables à la date de leur construction jusqu'au 1er juillet 2005 au plus tard pour les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes, et jusqu'au 1er juillet 2001 au plus tard pour les autres récipients, sous réserve que ces équipements soient maintenus aux niveaux de sécurité exigés.

supprimé

Amendement 39
Annexe II, Article II.2., paragraphe 7

7. Les États membres peuvent maintenir **sur leur territoire** les dispositions de leur législation nationale en vigueur le 31 décembre 1996 concernant l'affichage ou l'emplacement d'un code d'action d'urgence ou d'une fiche des risques au lieu du numéro d'identification du danger qui est prévu à l'annexe II.1 de la présente directive.

7. Les États membres peuvent maintenir, **pour les opérations de transport effectuées par des wagons immatriculés sur leur territoire**, les dispositions de leur législation nationale en vigueur le 31 décembre 1996 concernant l'affichage ou l'emplacement d'un code d'action d'urgence ou d'une fiche des risques au lieu du numéro d'identification du danger qui est prévu à l'annexe II.1 de la présente directive.

Amendement 40
Annexe II, Article II.2., paragraphe 9

9. **La présente directive ne porte pas atteinte au droit des États membres d'établir** sur leur territoire des **règles** relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer en provenance et à destination des parties contractantes de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) **qui ne sont pas des parties contractantes de la COTIF. Ces règles s'appliqueront exclusivement aux transports de marchandises dangereuses par chemin de fer effectués au moyen de wagons agréés dans un État qui n'est pas une partie contractante de la COTIF.** Les États membres concernés veillent, par l'imposition de mesures et d'obligations appropriées, à assurer la maintient d'un niveau de sécurité équivalent à celui offert par **le RID**.

9. **Les États membres peuvent maintenir et établir** sur leur territoire des **dispositions** relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer en provenance et à destination des parties contractantes de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Les États membres concernés veillent, par l'imposition de mesures et d'obligations appropriées, à assurer la maintient d'un niveau de sécurité équivalent à celui offert par **l'annexe II.1**.

La Commission est informée de ces dispositions et en informe les autres États membres.

Dans les 10 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission évalue les effets des dispositions prévues dans le présent paragraphe. Au besoin, elle présente des propositions appropriées avec un rapport.

Amendement 41
Annexe II, Article II.2., paragraphe 9 bis (nouveau)

9 bis. Les États membres peuvent maintenir les restrictions imposées au niveau national sur le transport des substances contenant des dioxines et des furannes, en vigueur au 31 décembre 1996.

Amendement 42
Annexe III, Article III.2.

III.2. Dispositions transitoires supplémentaires

–

III.2. Dispositions transitoires supplémentaires

1. En ce qui concerne le transport de substances contenant des dioxines et des furannes, les États membres peuvent maintenir les restrictions applicables au [date visée à l'article 7, paragraphe 2, pour la transposition des dispositions de la nouvelle directive qui concernent les voies navigables].

2. Les certificats, au sens du chapitre 8.1 de l'annexe III.1, délivrés avant la période transitoire visée à l'article 7, paragraphe 2, ou au cours de celle-ci, restent valables jusqu'au 30 juin 2016, à moins qu'une période de validité plus courte soit indiquée sur le certificat lui-même.

Amendement 43
Annexe III, Article III.3., titre

Dispositions nationales supplémentaires

Dérogations nationales

EXPOSÉ DES MOTIFS

La proposition de la Commission

Cette proposition de directive comble les attentes en matière de simplification et d'unification du droit européen. Le volume du transport intérieur dans l'Union européenne ne cesse d'augmenter et l'accroissement du volume des marchandises dangereuses va de pair avec cette augmentation.

L'une des principales obligations et responsabilités de l'Union européenne est de créer des conditions de vie sûres pour les Européens, d'où la nécessité d'assurer la sécurité dans les transports sur le territoire de l'UE - y compris les transports de marchandises dangereuses. L'accélération du renouvellement des marchandises et des services exige un transport plus rapide et plus sûr des marchandises dangereuses. La couverture du transport ferroviaire, routier et fluvial des matières dangereuses par une seule directive peut faciliter la multimodalité.

Ces enjeux ont fait l'objet d'une reconnaissance internationale et les Nations unies ont adopté des recommandations spécifiques pour les différents modes de transport (routier - ADR, ferroviaire - RID et fluviaux-ADN). Presque tous les pays de l'Union européenne ont signé l'ADR et le RID. L'ADN devrait bientôt entrer en vigueur.

Actuellement le transport des marchandises dangereuses dans l'Union européenne est régi par quatre directives (94/35/CE (ADR); 96/49/CE (RID); 96/35/CE et 2000/18/CE concernant les conseillers à la sécurité) et quatre décisions de la Commission prévoient des dérogations nationales à ces directives cadres (2005/263/CE, 2005/903/CE, 2005/180/CE et 2005/777/CE). La législation communautaire régit uniquement le transport par rail et par route des marchandises dangereuses. Il n'existe pas encore de règles concernant le transport fluvial des marchandises dangereuses.

La présente proposition vise à étendre les objectifs internationaux contenus dans les accords ADR, RID et ADN au transport national des États membres de l'UE. Certaines dispositions basées sur les recommandations des Nations unies seront mises à jour par la proposition. De plus, les trois modes de transport (routier, ferroviaire et fluvial) seront régis par un seul acte législatif. La présente proposition servira mieux les intérêts du secteur des transports, de toutes les parties prenantes au transport de marchandises dangereuses ainsi que de tous les Européens en général, en contribuant à la sécurité de l'environnement et de la société. La politique du transport intermodal [Livre blanc "la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" (COM(2001)370)] sera mise en œuvre et les coûts, notamment pour les opérateurs multimodaux, seront réduits.

Commentaires du rapporteur

Votre rapporteur est, en règle générale, favorable à la proposition de la Commission. Il estime toutefois qu'il convient de préciser certains éléments de la proposition. Il s'agit notamment de la correspondance des formulations (dérogations au lieu de dispositions) et de l'harmonisation

de la période de transition avec le rythme bisannuel des amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN.

PROCÉDURE

Titre	Transport intérieur des marchandises dangereuses
Références	COM(2006)0852 - C6-0012/2007 - 2006/0278(COD)
Date de la présentation au PE	22.12.2006
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 17.1.2007
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	ENVI 17.1.2007
Avis non émis Date de la décision	ENVI 27.2.2007
Rapporteur(s) Date de la nomination	Bogusław Liberadzki 6.2.2007
Examen en commission	7.5.2007 25.6.2007
Date de l'adoption	26.6.2007
Résultat du vote final	+: 36 -: 0 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Erik Meijer, Robert Navarro, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Zsolt László Becsey, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Fausto Correia, Markus Ferber, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool
Date du dépôt	28.6.2007