

Transport intérieur des marchandises dangereuses

2006/0278(COD) - 07/04/2008 - Position du Conseil

Préalablement à l'adoption de la présente position commune, des contacts informels ont eu lieu entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission en vue de parvenir à un accord sur ce dossier en première lecture, et d'éviter ainsi une deuxième lecture.

Dans ce contexte, le rapporteur, M. Boguslaw LIBERADZKI (PSE - PL), a présenté à l'assemblée plénière du Parlement, au nom de la commission des transports et du tourisme, un ensemble d'amendements de compromis à la proposition, qui avaient été approuvés au cours de ces contacts informels. Les amendements adoptés par la plénière correspondaient à ce qui avait été convenu entre les trois institutions et pouvaient par conséquent être acceptés par le Conseil.

Le service juridique du Parlement européen a toutefois découvert une anomalie, qui s'était produite lors du vote en séance plénière. Plus précisément, l'amendement 17 comportait deux volets: un premier, qui portait sur l'article 1^{er}, paragraphe 5, de la proposition, sur lequel un accord avait été dégagé puisque cette disposition existe déjà dans la législation actuelle et un deuxième, dont le rejet avait été retenu pour parvenir à une solution de compromis. Par erreur, l'amendement 17 a été rejeté dans son ensemble en plénière. En conséquence, il y a une contradiction entre l'intention du Parlement européen, telle qu'elle est exprimée dans la justification des amendements 17 et 20, et le vote formel.

À l'origine, il semblait que le problème pouvait être résolu sous la forme d'un corrigendum à adopter par l'assemblée plénière du Parlement, ce qui aurait permis au Conseil d'approuver la position du Parlement européen sans modification, en l'absence de désaccord de fond. En février 2008, le Parlement européen a informé le Conseil que cette procédure ne pouvait être suivie dans le cas présent. Un accord en première lecture n'était donc plus possible et le Conseil devait adopter une position commune.

En prenant pour base la proposition de la Commission, le Conseil a introduit plusieurs modifications. Par rapport à la proposition de la Commission, la position commune :

- dispense les États membres qui ne disposent pas d'un réseau ferroviaire de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions de cette directive pour ce qui concerne le chemin de fer ;
- permet aux États membres qui n'ont pas de voies de navigation intérieures ou dont les voies de navigation intérieures ne sont pas reliées à celles d'autres États membres, de ne pas appliquer la directive pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieures ;
- prévoit que les États membres disposeront d'une période transitoire de deux ans au plus pour l'application des dispositions de la directive relatives à la navigation intérieure, ce qui leur laissera suffisamment de temps pour adapter leurs dispositions nationales, élaborer des cadres juridiques et assurer la formation du personnel.

Le texte adopté par le Parlement européen correspond au texte du Conseil, à deux exceptions près, qui sont deux omissions du texte du Parlement européen:

- a) l'article 1^{er}, paragraphe 5, comme expliqué plus haut;

- b) l'article 8, paragraphe 2, concernant le financement des traductions par la Commission. Ce paragraphe n'a pas été exclu délibérément du texte du Parlement européen, puisque le considérant 17 correspondant apparaît dans le texte.

Le Conseil estime que la directive améliorera encore la sécurité du transport des marchandises dangereuses pour l'ensemble des trois modes de transport terrestres, contribuera à la protection de l'environnement et facilitera le transport des matières dangereuses et le fonctionnement du marché intérieur pour les exploitants des entreprises de transport en harmonisant les conditions de transport; elle constitue en outre un bon exemple de simplification de la législation et d'amélioration de la réglementation.