









Informations de base	
2003/0056(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure caduque ou retirée
Transport multimodal: unités de chargement intermodales, conteneurs ou caisses transbordés Subject 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	RETT	Politique régionale, transports et tourisme	STOCKMANN Ulrich (PSE)	24/04/2003
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ITRE	Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne				
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire	
	Energie et transports		TAJANI Antonio	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
07/04/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0155 	Résumé
10/04/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
21/01/2004	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
21/01/2004	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0016/2004	
11/02/2004	Débat en plénière		
12/02/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0093/2004	Résumé
30/04/2004	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2004)0361 	Résumé

11/12/2006	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		
25/03/2009	Proposition retirée par la Commission		
25/03/2009	Informations supplémentaires		Résumé

Informations techniques	
Référence de la procédure	2003/0056(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2 Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
État de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission	RETT/5/19430

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0016/2004	21/01/2004	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0093/2004 JO C 097 22.04.2004, p. 0576-0612 E	12/02/2004	Résumé
Commission Européenne				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Document de base législatif	COM(2003)0155 	07/04/2003	Résumé	
Proposition législative modifiée	COM(2004)0361 	30/04/2004	Résumé	
Document annexé à la procédure	COM(2006)0380 	13/07/2006	Résumé	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)0922 	13/07/2006		
Document annexé à la procédure	SEC(2006)0923 	13/07/2006		
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
	Comité économique et social: avis,	CES1398/2003		

EESC	rapport	JO C 032 05.02.2004, p. 0067-0078	29/10/2003	
------	---------	---	------------	--

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Transport multimodal: unités de chargement intermodales, conteneurs ou caisses transbordés

2003/0056(COD) - 12/02/2004 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, D), le Parlement européen a marqué son accord sur la proposition sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent).

Transport multimodal: unités de chargement intermodales, conteneurs ou caisses transbordés

2003/0056(COD) - 07/04/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : rendre l'intermodalité plus attrayante pour les utilisateurs des transports par l'uniformisation des éléments d'arrimage et de manutention des unités de chargement intermodales (UCI). **CONTENU** : la diversité actuelle des unités de chargement intermodales (UCI), c'est-à-dire les conteneurs ou caisses mobiles transbordés d'un mode à un autre, obère l'efficacité des opérations de transbordement. En effet, il faut examiner chaque UCI pour déterminer le mode de manutention adapté et aménager, voire modifier, les installations de manutention. Il en va de même pour leur arrimage sur les véhicules ou navires qui doivent les transporter. Les transbordements, rendus complexes et lents, induisent des coûts inutiles. Il est donc nécessaire d'uniformiser les éléments de manutention et d'arrimage des UCI. À cette fin, la proposition de directive prévoit des exigences essentielles en matière de sécurité, sûreté, interopérabilité, manutention, arrimage, solidité, codage et identification des UCI, en vue de rendre plus efficace et plus sûre l'utilisation des nouvelles unités de chargement intermodales. Elle établit également des exigences, et prévoit l'adoption de normes harmonisées et d'exigences particulières d'interopérabilité visant la réalisation d'une unité européenne de chargement intermodale (UECI). Elle énonce enfin des obligations d'évaluation de la conformité et d'entretien, ainsi que des procédures d'évaluation de la conformité, et de contrôle périodique, des unités de chargement utilisées en transport intermodal. Le système ainsi prévu vise à : - assurer un niveau d'entretien satisfaisant de toutes les UCI utilisées en Europe, quelle que soit la date de leur mise en service; - faciliter les opérations de transbordement entre modes en harmonisant certaines caractéristiques des éléments de manutention et d'arrimage des UCI. La directive rend obligatoire le respect des exigences en la matière pour toutes les UCI mises en service après 24 mois à compter de la date limite prévue pour sa transposition par les États membres; - doter les nouvelles UCI des meilleurs dispositifs anti-intrusion disponibles, au fur et à mesure de l'évolution de la technique; - définir l'UECI, qui combine les avantages du conteneur et de la caisse mobile et qui respecte les exigences, les procédures d'évaluation de la conformité et de contrôle périodique applicables à toute nouvelle UCI. La directive ne rend pas son utilisation obligatoire. Un délai de trois ans à compter de l'acceptation du mandat qui sera transmis par la Commission européenne aux organismes européens de normalisation devrait suffire pour l'élaboration de la quasi-totalité des normes harmonisées. La proposition de directive est accompagnée d'une communication de la Commission relative à un Programme pour la promotion du transport maritime à courte distance. Ce programme consiste en 14 activités distinctes, subdivisées en mesures. Pour chaque mesure, sont indiqués les acteurs et le calendrier d'exécution. On peut distinguer les activités législatives, techniques et opérationnelles, avec la répartition suivante: - Activités législatives : mise en oeuvre de la directive concernant certaines formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (OMI-FAL); mise en oeuvre de Marco Polo; normalisation et harmonisation des unités de chargement intermodales; autoroutes de la mer; amélioration des performances environnementales du transport maritime à courte distance; - Activités techniques : guide des procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance; recensement et élimination des obstacles aux progrès du transport maritime à courte distance; rapprochement des pratiques nationales et informatisation des procédures douanières communautaires; recherche et développement technologique; - Activités opérationnelles : guichets administratifs uniques; préserver le rôle essentiel des correspondants pour le transport maritime à courte distance; assurer le bon fonctionnement et l'orientation des centres de promotion pour le transport maritime à courte distance; promouvoir l'image du transport maritime à courte distance comme alternative aux autres modes de transport.

Transport multimodal: unités de chargement intermodales, conteneurs ou caisses transbordés

2003/0056(COD) - 30/04/2004 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission incorpore les amendements du Parlement européen adoptés en première lecture qui améliorent et clarifient le libellé actuel de la proposition, apportent des éclaircissements d'ordre technique ou améliorent la logique ou la structure du texte. La Commission a retenu cinq amendements qui apportent des précisions quant au fait que les conteneurs relevant de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) ne sont pas soumis aux impératifs européens en matière de certification, d'entretien et de contrôle périodique. Par conséquent, les conteneurs qui répondent aux exigences de la CSC peuvent circuler librement en Europe. Concernant la périodicité des inspections, l'amendement visant à aligner les intervalles de contrôle sur ceux que préconise la CSC est accepté. La Commission accepte un ensemble d'amendements qui sont conformes avec le principe de la non-conflitualité entre les normes européennes et mondiales. Cependant, leur formulation a été adoucie afin de ne pas subordonner coûte que coûte les intérêts européens aux normes actuelles de l'ISO qui sont peut-être techniquement non optimales ou inadaptées. Ces amendements manifestent l'intention de la Commission de maintenir l'utilisation et le transbordement des caisses mobiles non empilables, garantissent que l'emploi de l'unité européenne de chargement intermodale n'entraînera pas de coûteuses adaptations des navires porte-conteneurs existants et augmentent la capacité de chargement de l'unité européenne de chargement intermodale. Un dernier amendement retenu concerne l'harmonisation des sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive. Il tend à éviter les distorsions de concurrence entre les opérateurs liées à la variabilité des sanctions entre les États membres. Enfin, un amendement n'a pas pu être accepté parce qu'il restreint les possibilités en matière de normalisation en ne citant que le CEN.

Transport multimodal: unités de chargement intermodales, conteneurs ou caisses transbordés

2003/0056(COD) - 13/07/2006 - Document annexé à la procédure

Le programme pour la promotion du transport maritime à courte distance de 2003 prévoit 14 actions ayant pour but d'accroître l'efficacité de ce mode et de surmonter les obstacles à son développement. Elles sont réparties, selon leur nature, en actions législatives, techniques ou opérationnelles. La présente **évaluation à mi-parcours** étudie l'état d'avancement de ces actions à ce jour et formule des conseils pour la suite.

Le transport maritime à courte distance reste le seul mode capable de contrer l'expansion rapide du transport routier. Entre 1995 et 2004, le taux de croissance du transport maritime à courte distance dans l'UE-25 a atteint 32% (en tonnes-kilomètres), contre 35% pour le transport routier. La part du transport maritime à courte distance représente 39% du trafic total dans l'UE-25, toujours en t-km, tandis que la part de la route est de 44%. Les parts de ces deux modes dans l'UE-15 sont respectivement de 42% et de 44%. La composante du transport maritime à courte distance qui croît le plus rapidement est toujours la marchandise conteneurisée, avec un taux de croissance annuelle moyen de 8,8% depuis 2000.

Selon la Commission, le programme de promotion du transport maritime à courte distance a fait la preuve de son utilité, a renforcé la position de ce mode dans la co-modalité et est plus qu'à moitié réalisé. Les actions qu'il prévoit couvrent les principaux domaines dans lequel ce mode connaît des problèmes.

Des actions présentées dans trois fiches d'activités relevant du programme de promotion de 2003 sont achevées ou pratiquement achevées: IMO FAL (Directive 2002/6/CE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires), Autoroutes de la mer et Guide des procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance. De nouveaux objectifs assortis de nouveaux délais ont été définis pour les deux premières. La troisième a été fusionnée avec d'autres actions en cours.

Dans certains cas, il est nécessaire de mieux cibler l'action qu'auparavant (intégrer le transport maritime à courte distance dans la chaîne d'approvisionnement et de logistique) ou d'ajouter un nouvel objectif (étendre le champ d'action des centres de promotion du transport maritime à courte distance de façon à couvrir la chaîne d'approvisionnement terrestre). Il est également indispensable de poursuivre les efforts entrepris séparément dans le secteur portuaire pour faire du transport maritime à courte distance un maillon de la chaîne logistique encore plus efficace et concurrentiel qu'il ne l'est actuellement.

À ce stade, il semble que les 14 actions introduites dans le programme de promotion aient été bien choisies et le travail pour chacune d'elle, qu'il se poursuive encore, qu'il débute ou soit redéfini quant aux objectifs, devrait s'intensifier en collaboration avec les États membres, les entreprises et le European Shortsea Network.