



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 – 2014

Document de séance

A7-0162/2010

17.5.2010

*****II**

RECOMMANDATION POUR LA DEUXIÈME LECTURE

sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du
règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire
européen pour un fret compétitif
(11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Marian-Jean Marinescu

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure de consentement
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Dans les amendements du Parlement, les modifications aux projets d'acte sont indiquées ***en gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du projet d'acte pour lesquels une correction peut être nécessaire lors 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.

L'en-tête de tout amendement relatif à un acte existant que le projet d'acte entend modifier comporte une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement le projet existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. Les parties reprises d'une disposition d'un acte existant que le Parlement souhaite amender, alors que le projet d'acte ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. Les éventuelles suppressions que le Parlement souhaite effectuer dans les passages de ce type sont signalées comme suit: [...].

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	47
PROCÉDURE.....	50

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

(11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD))

(Procédure législative ordinaire: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position du Conseil en première lecture (11069/5/2009– C7-0043/2010),
 - vu la proposition de la Commission au Parlement et au Conseil (COM(2008) 852),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71, paragraphe 1, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0509/2008),
 - vu sa position en première lecture¹,
 - vu l'article 294, paragraphe 7, et l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen²,
 - vu l'avis du Comité des régions³,
 - vu l'article 66 de son règlement,
 - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A7-0162/2010),
1. arrête sa position en deuxième lecture figurant ci-après;
 2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil, à la Commission et aux parlements nationaux.

Amendement 1

Position du Conseil Considérant 4

Position du Conseil

(4) *L'ouverture* du marché ferroviaire du

Amendement

(4) *Bien que l'ouverture* du marché

¹ Textes adoptés le 23 avril 2009, P6_TA(2009)0285.

² Avis du 15 juillet 2009.

³ Avis du 7 octobre 2009.

fret **a** permis à de nouveaux opérateurs d'entrer dans le réseau ferroviaire. Afin d'optimiser l'utilisation du réseau et d'assurer sa fiabilité, il est utile d'établir de nouvelles procédures pour renforcer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons internationaux pour les trains de marchandises.

ferroviaire du fret **ait** permis à de nouveaux opérateurs d'entrer dans le réseau ferroviaire, **les mécanismes de marché n'ont pas été et ne sont pas suffisants pour organiser, réguler et sécuriser ce transport de fret ferroviaire**. Afin d'optimiser l'utilisation du réseau et d'assurer sa fiabilité, il est utile d'établir de nouvelles procédures pour renforcer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons internationaux pour les trains de marchandises.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 2

Position du Conseil Considérant 5

Position du Conseil

(5) Le Conseil, réuni les 7 et 8 avril 2008, a conclu qu'il fallait favoriser l'utilisation efficace des infrastructures et, le cas échéant, améliorer les capacités de l'infrastructure ferroviaire par des mesures prises aux niveaux européen et national et en particulier par des actes juridiques.

Amendement

supprimé

Amendement 3

Position du Conseil Considérant 8

Position du Conseil

(8) Le présent règlement devrait être sans préjudice des droits et obligations des gestionnaires de l'infrastructure prévus par la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE et, le cas échéant, des organismes de répartition visés

Amendement

supprimé

à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE. Lesdits actes restent en vigueur, y compris en ce qui concerne les dispositions qui visent les corridors de fret, en particulier pour ce qui est du droit des gestionnaires de l'infrastructure de refuser ou d'accepter les demandes de capacités émanant d'entités légales autres que les entreprises ferroviaires.

Justification

Ce considérant est superflu en ce qui concerne la validité des directives précédentes. Par ailleurs, il existe une confusion avec la possibilité pour les candidats autorisés autres que les entreprises ferroviaires d'introduire une demande.

Amendement 4

Position du Conseil

Considérant 8 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(8 bis) La mise en place d'un corridor de fret devrait tenir compte, le cas échéant, de la nécessité d'assurer de meilleures interconnexions avec les infrastructures ferroviaires des pays tiers.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 5

Position du Conseil

Considérant 8 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(8 ter) La création d'un corridor de fret devrait répondre à des critères garantissant la continuité du corridor, en assurant les interconnexions nécessaires entre les différentes infrastructures ferroviaires existantes et en allouant les capacités nécessaires pour la totalité du

parcours du corridor de fret.

Justification

Il est important que la continuité soit garantie en assurant les interconnexions nécessaires entre les différentes infrastructures ferroviaires existantes et en allouant les capacités nécessaires pour la totalité du parcours du corridor de fret.

Amendement 6

Position du Conseil Considérant 9

Position du Conseil

(9) La mise en place des corridors *ferroviaires* internationaux constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et/ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). À cette fin, il est nécessaire de développer de manière coordonnée les réseaux, notamment en ce qui concerne l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire aux corridors existants du RTE-T et de l'ERTMS. Il convient, en outre, d'établir au niveau de l'Union des règles d'harmonisation relatives à ces corridors de fret. Si nécessaire, la mise en place de ces corridors devrait être soutenue financièrement dans le cadre des programmes RTE-T, de recherche et Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et fonds de l'Union, comme le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion.

Amendement

(9) La mise en place des corridors internationaux *pour le fret ferroviaire* constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et/ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). À cette fin, il est nécessaire de développer de manière coordonnée les réseaux, notamment en ce qui concerne l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire aux corridors existants du RTE-T et de l'ERTMS. Il convient, en outre, d'établir au niveau de l'Union des règles d'harmonisation relatives à ces corridors de fret *et d'encourager les projets de train de fret silencieux*. Si nécessaire, la mise en place de ces corridors devrait être soutenue financièrement dans le cadre des programmes RTE-T, de recherche et Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et fonds de l'Union, comme *la Banque européenne d'investissement*, le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion.

Amendement 7

Position du Conseil Considérant 12

Position du Conseil

(12) Pour stimuler la coordination entre les États membres *et* les gestionnaires de l'infrastructure, il y a lieu de créer une structure de gouvernance appropriée pour chaque corridor de fret en tenant compte de la nécessité d'éviter les doubles emplois avec les structures de gouvernance déjà existantes.

Amendement

(12) Pour stimuler la coordination entre les États membres, les gestionnaires de l'infrastructure *et les entreprises ferroviaires et garantir la continuité le long du corridor*, il y a lieu de créer une structure de gouvernance appropriée pour chaque corridor de fret en tenant compte de la nécessité d'éviter les doubles emplois avec les structures de gouvernance déjà existantes.

Amendement 8

Position du Conseil Considérant 15

Position du Conseil

(15) Pour garantir la cohérence et la continuité des capacités d'infrastructure disponibles le long du corridor de fret, il convient *que* les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés *coordonnent les investissements qui y sont réalisés* et les *planifient* selon une logique répondant aux besoins du corridor de fret. Le programme de leur réalisation devrait être publié afin que les *candidats* susceptibles d'opérer dans le corridor soient bien *informés*. Les investissements devraient inclure des projets concernant la mise au point de systèmes interopérables et l'augmentation de la capacité des trains.

Amendement

(15) Pour garantir la cohérence et la continuité des capacités d'infrastructure disponibles le long du corridor de fret, il convient *de coordonner les investissements sur le corridor de fret entre* les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés, *ainsi que, le cas échéant, entre les États membres et les pays tiers, et de les planifier* selon une logique répondant aux besoins du corridor de fret. Le programme de leur réalisation devrait être publié afin que les *entreprises ferroviaires* susceptibles d'opérer dans le corridor soient bien *informées*. Les investissements devraient inclure des projets concernant la mise au point de systèmes interopérables et l'augmentation de la capacité des trains.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 9

Position du Conseil

Considérant 21 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(21 bis) Pour assurer le développement de la concurrence entre fournisseurs de services ferroviaires de fret sur le corridor de fret, d'autres candidats que les entreprises ferroviaires ou leurs regroupements devraient être en mesure de demander des capacités d'infrastructure, la priorité devant toutefois être accordée aux entreprises ferroviaires ou à leurs regroupements.

Justification

Il est important d'accorder la priorité aux entreprises ferroviaires ou à leurs regroupements, afin de garantir la continuité sur la totalité du parcours du corridor de fret ferroviaire.

Amendement 10

Position du Conseil

Considérant 25

Position du Conseil

Amendement

(25) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir ***l'établissement*** d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors de fret, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(25) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir ***la création*** d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors de fret, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

Amendement 11

Position du Conseil

Considérant 27 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

(27 bis) Le présent règlement vise à améliorer la performance du transport de fret ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. La coordination devrait être assurée entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure de manière à garantir le fonctionnement le plus performant des corridors de fret. À cette fin, il y a lieu de prendre des mesures opérationnelles parallèlement aux investissements dans les infrastructures et les équipements techniques tels que l'ERTMS, qui devraient viser à augmenter la capacité et la performance du fret ferroviaire.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 12

Position du Conseil

Considérant 29

Position du Conseil

Amendement

(29) En outre, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ***en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe II***. Il est particulièrement important que la Commission consulte des experts tout au long de son travail préparatoire, conformément aux engagements pris dans la communication de la Commission du 9 décembre 2009 sur la mise en œuvre de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

(29) En outre, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il est particulièrement important que la Commission consulte des experts tout au long de son travail préparatoire, conformément aux engagements pris dans la communication de la Commission du 9 décembre 2009 sur la mise en œuvre de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Amendement 13

Position du Conseil

Article 1 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Le présent règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux **constituant le réseau ferroviaire européen** pour un fret compétitif. Il établit des règles de sélection, d'organisation **et** de gestion des corridors de fret.

Amendement

1. Le présent règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif (**ci-après dénommés "corridors de fret"**) **en vue de créer un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif**. Il établit des règles de sélection, d'organisation, de gestion des corridors de fret, **ainsi que la planification des investissements**.

Amendement 14

Position du Conseil

Article 1 – paragraphe 2

Position du Conseil

2. Le présent règlement s'applique à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires dans les corridors de fret.

Amendement

2. Le présent règlement s'applique à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires **comprises** dans les corridors de fret.

Amendement 15

Position du Conseil

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Position du Conseil

a) "corridor de fret", l'ensemble des lignes ferroviaires désignées **dans les États membres et, le cas échéant, dans des pays tiers européens, reliant des terminaux le long de l'itinéraire principal du corridor de fret, y compris les infrastructures ferroviaires et leurs équipements, les gares de triage et de formation, et, le cas échéant, les itinéraires de contournement;**

Amendement

a) "corridor de fret", l'ensemble des lignes ferroviaires désignées, **notamment les lignes de transbordeurs ferroviaires, sur le territoire des États membres ou entre États membres** et, le cas échéant, dans des pays tiers européens, reliant **deux terminaux ou plus** le long de l'itinéraire principal **et, le cas échéant, des itinéraires de contournement et des sections** les **reliant**, y compris les infrastructures ferroviaires et leurs équipements

conformément à l'article 5 de la directive 2001/14/CE;

Amendement 16

Position du Conseil

Article 2 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

c bis) "guichet unique", l'instance commune mise en place par le comité de gestion de chaque corridor de fret donnant aux candidats la possibilité de demander dans un seul lieu et en une seule opération un sillon pour un parcours traversant au moins une frontière.

Amendement 17

Position du Conseil

Article 3 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

1. Les États membres visés à l'annexe I mettent en *place*, au plus tard *le ...* [trois ans]* après l'entrée en vigueur du présent règlement], les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés dans ladite annexe. Les États membres concernés informent la Commission de la mise en place des corridors de fret.

1. Les États membres visés à l'annexe I mettent en *service*, au plus tard *deux ans* après l'entrée en vigueur du présent règlement, les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés dans ladite annexe. Les États membres concernés informent la Commission de la mise en place des corridors de fret.

Amendement 18

Position du Conseil

Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

1 bis. Les États membres visés à l'annexe I élaborent, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, le plan de mise en œuvre des corridors de

fret prévus à l'annexe I, conformément à l'article 8 du présent règlement. Le plan de mise en œuvre élaboré par le comité de gestion comprend également la détermination de l'itinéraire du corridor conformément à l'article 2, paragraphe 2, point a), après consultation des groupes consultatifs visés à l'article 7, paragraphes 6 et 6 bis.

Amendement 19

Position du Conseil Article 3 – paragraphe 2

Position du Conseil

2. Par dérogation au paragraphe 1, les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés aux points 3, 5 et 8 de l'annexe I sont mis en place au plus tard le ... [cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement].*

Amendement

supprimé

Amendement 20

Position du Conseil Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil

2 bis. Après avoir obtenu les informations des États membres sur la mise en place des corridors de fret, la Commission adopte, par voie d'actes délégués conformément aux articles 20, 21 et 22, une décision relative à un réseau initial de corridors de fret, notamment les corridors approuvés à l'annexe I, au plus tard six mois après la mise en place des corridors de fret visés au paragraphe 1.

Amendement

Amendement 21

Position du Conseil

Article 3 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

2 ter. Le réseau de corridors de fret visé au paragraphe 2 bis est progressivement modifié et élargi sur la base des propositions de création ou de modification de corridors de fret et après adoption d'une décision de la Commission au moyen d'actes délégués conformément aux articles 20, 21 et 22. Les propositions des États membres sont examinées à la lumière des critères énoncés à l'article 4, paragraphe 1.

Amendement 22

Position du Conseil

Article 4

Position du Conseil

Amendement

1. **Les États membres dotés d'une frontière ferroviaire avec un autre État membre participent à la mise en place d'au moins un corridor de fret, s'ils n'ont pas déjà satisfait à cette obligation en vertu de l'article 3.**
2. **Nonobstant le paragraphe 1, les États membres participent, à la demande d'un État membre, à la mise en place du corridor de fret visé audit paragraphe ou à la prolongation d'un corridor existant, afin de permettre à un État membre voisin de s'acquitter de ses obligations en vertu dudit paragraphe.**
3. **Sans préjudice des obligations qui incombent aux États membres au titre de l'article 7 de la directive 91/440/CEE, lorsqu'un État membre estime que la mise en place d'un corridor de fret ne serait pas dans l'intérêt des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret ou n'apporterait pas de bénéfices socio-**

1. **La sélection et la modification des corridors de fret s'opèrent en tenant compte des critères suivants:**

- a) **la traversée par le corridor de fret du territoire d'au moins trois États membres, ou d'au moins deux États membres si la distance entre les terminaux ferroviaires desservis par le corridor de fret proposé est supérieure à 500 kilomètres;**
- b) **la cohérence du corridor de fret avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les corridors ERTMS et/ou les corridors définis par RailNetEurope;**

économiques significatifs ou représenterait une charge disproportionnée, l'État membre concerné n'est pas obligé de participer à sa mise en place comme indiqué aux paragraphes 1 et 2 du présent article, sous réserve d'une décision de la Commission statuant conformément à la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

4. Un État membre n'est pas obligé de participer à la mise en place du corridor de fret comme indiqué aux paragraphes 1 et 2, s'il est doté d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.

5. Pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des paragraphes 1 et 2, les États membres concernés proposent conjointement à la Commission la mise en place de corridors de fret après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés au plus tard le ..., en prenant en considération les critères énoncés dans l'annexe II.

6. La Commission examine les propositions de mise en place de corridor(s) de fret visé(s) au paragraphe 5 et, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 3, adopte une décision relative à la conformité de cette proposition avec le présent article au plus tard neuf mois après la soumission de ladite proposition.

7. Les États membres concernés mettent en place le corridor de fret au plus tard trois ans après la décision de la Commission visée au paragraphe 6.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les adaptations à l'annexe II. Lorsqu'elle prépare les actes délégués visés au présent paragraphe, la

c) l'intégration des projets prioritaires du RTE-T au corridor de fret;

d) une analyse justifiant l'équilibre entre les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret;

e) l'existence d'un plan de mise en œuvre;

f) la cohérence de l'ensemble des corridors de fret proposés par les États membres pour parvenir à la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif;

g) le développement du trafic de fret ferroviaire et des grands courants d'échange et de transport de marchandises sur le corridor;

Commission respecte les dispositions figurant dans la directive 2001/14/CE et la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte), et elle tient compte, notamment, du plan de déploiement relatif aux systèmes interopérables, de l'évolution du système ferroviaire et du RTE-T et, notamment, la mise en œuvre de l'ERTMS, ainsi que les développements du marché du fret, y compris l'interaction avec les autres modes de transport.

Pour les actes délégués visés au présent paragraphe, la procédure qui figure aux articles 20, 21 et 22 s'applique.

h) le cas échéant, de meilleures interconnexions entre les États membres et les pays tiers voisins;
i) l'intérêt des candidats pour le corridor de fret;
j) la présence d'une bonne interconnexion avec les autres modes de transport, notamment grâce à un réseau adéquat de terminaux, y compris dans les ports maritimes et à l'intérieur des terres.

2. Le corridor de fret peut comporter des éléments des réseaux ferroviaires de pays tiers européens. Le cas échéant, ces éléments doivent être compatibles avec la politique du RTE-T.

3. La création ou la modification d'un corridor de fret est proposée par les États membres concernés. À cette fin, ils envoient à la Commission une lettre d'intention comportant une proposition élaborée après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés, en tenant compte des critères énoncés au paragraphe 1.

4. Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre doté d'une frontière ferroviaire avec un autre État membre participe à la mise en place d'au moins un corridor de fret, s'il n'a pas déjà été satisfait à cette obligation en vertu de l'article 3.

5. La Commission est habilitée à adopter

des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la création ou la modification de corridors de fret visés au paragraphe 3.

6. La Commission examine les propositions de mise en place de corridors de fret visés au paragraphe 3 et, conformément aux actes délégués visés aux articles 20, 21 et 22, adopte une décision relative à la conformité de ces propositions avec le présent article au plus tard six mois après la soumission desdites propositions.

7. Les États membres concernés mettent en service le corridor de fret au plus tard deux ans après la décision de la Commission visée au paragraphe 6.

8. Nonobstant le paragraphe 4, les États membres, à la demande d'un État membre, participent à la mise en place du corridor de fret visé au paragraphe 4 ou à la prolongation du corridor existant, afin de permettre à un État membre voisin de s'acquitter de ses obligations en vertu dudit paragraphe.

9. Sans préjudice des obligations qui incombent aux États membres au titre de l'article 7 de la directive 91/440/CEE, lorsqu'un État membre estime, après avoir présenté une analyse socio-économique, que la mise en place d'un corridor de fret ne serait pas dans l'intérêt des candidats susceptibles de l'utiliser ou n'apporterait pas de bénéfices socio-économiques significatifs ou représenterait une charge disproportionnée, l'État membre concerné n'est pas obligé de participer à sa mise en place comme indiqué aux paragraphes 4 et 6 du présent article, sous réserve d'une décision de la Commission statuant conformément aux actes délégués visés aux articles 20, 21 et 22.

10. Lorsque deux États membres concernés ou plus ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la mise en place ou la

modification d'un corridor de fret, et en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire, la Commission, à la demande de l'un des États membres concernés, consulte le comité visé à l'article 19 sur ce sujet. L'avis de la Commission est communiqué aux États membres concernés. Ceux-ci tiennent compte de cet avis afin de trouver une solution et prennent une décision par consentement mutuel.

Amendement 23

Position du Conseil Article 5

Position du Conseil

Article 5

Modification des corridors de fret
1. Les corridors de fret visés aux articles 3 et 4 peuvent être modifiés sur la base d'une proposition conjointe présentée par les États membres concernés à la Commission après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés.
2. Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 3, la Commission adopte une décision sur la proposition en prenant en considération les critères figurant dans l'annexe II.

Amendement

supprimé

Amendement 24

Position du Conseil Article 6

Position du Conseil

Article 6

Réconciliation
Lorsque deux États membres concernés

Amendement

supprimé

ou plus ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la mise en place ou la modification d'un corridor de fret, et en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire, la Commission consulte, à la demande de l'un des États membres concernés, le comité visé à l'article 19 sur ce sujet. L'avis de la Commission est communiqué aux États membres concernés. Les États membres concernés tiennent compte de cet avis afin de trouver une solution et prennent une décision par consentement mutuel.

Amendement 25

Position du Conseil

Article 7 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

1 bis. Les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés par un corridor de fret coopèrent au sein des comités visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article de manière à assurer le développement du corridor de fret selon son plan de mise en œuvre.

Amendement 26

Position du Conseil

Article 7 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

1. Pour chaque corridor de fret, les États membres concernés mettent en place un comité exécutif chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues expressément aux articles 8, 10 *et* 20. Le comité exécutif se compose de représentants des autorités des États membres concernés.

1. Pour chaque corridor de fret, les États membres concernés mettent en place un comité exécutif chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues expressément aux articles 8 *et* 10. Le comité exécutif se compose de représentants des autorités des États membres concernés.

Justification

Les décisions qui doivent être prises par le comité de gestion ne concernent pas toutes les États membres (notamment au sujet des améliorations opérationnelles internes). Comme le suggère la directive 2001/14/CE, il convient que les gestionnaires d'infrastructure conservent une certaine indépendance et une marge de manœuvre.

Amendement 27

Position du Conseil

Article 7 – paragraphe 2

Position du Conseil

2. Pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés et, le cas échéant, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, mettent en place un comité de gestion chargé de prendre des mesures comme prévu expressément **au paragraphe 6 du présent article et aux articles 8 et 10, à l'article 12, paragraphe 1, à l'article 13, paragraphes 2, 5 et 6, à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 16 et à l'article 17, paragraphes 2 et 3**, du présent règlement. Le comité de gestion se compose de représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

Amendement

2. Pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés et, le cas échéant, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, mettent en place un comité de gestion chargé de prendre des mesures comme prévu expressément **aux paragraphes 6 et 7 du présent article et aux articles 8 à 16** du présent règlement. Le comité de gestion se compose de représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 28

Position du Conseil

Article 7 – paragraphe 4

Position du Conseil

4. Le comité de gestion prend ses décisions, y compris les décisions relatives à son statut juridique, ses ressources et ses effectifs, par consentement mutuel des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

Amendement

4. Le comité de gestion prend ses décisions, y compris les décisions relatives à son statut juridique, **la mise en place de sa structure organisationnelle**, ses ressources et ses effectifs, par

consentement mutuel des gestionnaires de l'infrastructure concernés. **Le comité de gestion est une entité juridique indépendante. Il peut être constitué sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique au sens du règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE).**

Amendement 29

Position du Conseil Article 7 – paragraphe 6

Position du Conseil

6. Le comité de gestion constitue un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux. **Le groupe consultatif** peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis.

Amendement

6. Le comité de gestion constitue un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret, **notamment les ports fluviaux et maritimes**. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux. **Il** peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis. **La décision appartient toutefois au comité de gestion. En cas de divergences entre le comité de gestion et le groupe consultatif, ce dernier peut saisir le comité exécutif. Celui-ci agit en qualité de médiateur et communique en temps voulu sa position aux parties intéressées.**

Amendement 30

Position du Conseil
Article 7 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

6 bis. Le comité de gestion établit un groupe consultatif composé des entreprises ferroviaires intéressées par l'utilisation du corridor de fret. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences pour ces entreprises. Le groupe consultatif peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis. La décision appartient toutefois au comité de gestion. En cas de divergences entre le comité de gestion et le groupe consultatif, ce dernier peut saisir le comité exécutif. Celui-ci agit en qualité de médiateur et communique en temps voulu sa position aux parties intéressées.

Amendement 31

Position du Conseil
Article 7 – paragraphe 6 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

6 ter. Le comité de gestion fait obligation aux gestionnaires de l'infrastructure participant au corridor de fret d'utiliser les applications informatiques interopérables ou autres solutions disponibles à l'avenir, pour traiter les demandes de sillons internationaux et gérer le trafic international dans le corridor.

Justification

Afin d'améliorer la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure pour ce qui est de la programmation des horaires de service mais aussi dans le cadre de la gestion du trafic, le comité de gestion fait obligation aux gestionnaires de l'infrastructure concernés de recourir à des solutions techniques.

Amendement 32

Position du Conseil

Article 8 – paragraphe 1 – point b

Position du Conseil

b) les éléments essentiels de l'étude **sur le transport et le trafic** visée au paragraphe 3;

Amendement

b) les éléments essentiels de l'étude visée au paragraphe 3;

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 33

Position du Conseil

Article 8 – paragraphe 3

Position du Conseil

3. Le comité de gestion mène périodiquement une étude sur le transport **et le trafic** portant sur les évolutions de trafic constatées et attendues sur le corridor de fret et couvrant les différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers.

Amendement

3. Le comité de gestion mène **et met à jour** une étude **de marché** sur le transport portant sur les évolutions de trafic constatées et attendues sur le corridor de fret, **à la suite de sa mise en place**, et couvrant les différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers.

Cette étude examine également les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 34

Position du Conseil

Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

3 bis. Un programme de définition et d'amélioration des performances du corridor de fret est établi. Ce programme comprend notamment les objectifs communs, les choix techniques et le calendrier des interventions nécessaires sur l'infrastructure ferroviaire et ses équipements pour mettre en œuvre l'ensemble des mesures visées aux articles 10 à 17. Ces mesures évitent ou réduisent au minimum les restrictions qui pourraient affecter la capacité des voies ferrées.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 35

Position du Conseil

Article 8 – paragraphe 4

Position du Conseil

Amendement

4. Le plan de mise en œuvre tient compte du développement des terminaux pour répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor de fret.

4. Le plan de mise en œuvre tient compte du développement des terminaux pour répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor de fret, ***en particulier en tant que nœuds intermodaux le long des corridors de fret. Les mesures prévues incluent la coopération avec les administrations régionales et locales. Le plan de mise en œuvre doit en outre prendre en considération l'application de mesures appropriées de sécurité pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.***

Amendement 36

Position du Conseil Article 9

Position du Conseil

En vue d'une participation adéquate des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret, le comité de gestion instaure des mécanismes de consultation. Il s'assure notamment que les candidats sont consultés avant que le plan de mise en œuvre visé à l'article 8 soit soumis au comité exécutif.

Amendement

En vue d'une participation adéquate des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret, le comité de gestion instaure des mécanismes de consultation. Il s'assure notamment que les candidats ***et leurs organes représentatifs*** sont consultés avant que le plan de mise en œuvre visé à l'article 8 soit soumis au comité exécutif.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 37

Position du Conseil Article 9 – nouvel alinéa

Position du Conseil

Amendement

En cas de désaccord entre le comité de gestion et les candidats, ces derniers peuvent saisir les organismes de contrôle visés à l'article 18.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 38

Position du Conseil Article 10 – paragraphe 1 – partie introductive

Position du Conseil

Amendement

1. Le comité de gestion élabore et révisé périodiquement un plan d'investissement ***qu'il*** soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:

1. Le comité de gestion élabore et révisé périodiquement un plan d'investissement, ***notamment concernant les investissements indicatifs à moyen et long***

termes dans l'infrastructure du corridor de fret, et le soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:

Amendement 39

Position du Conseil

Article 10 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

1 bis. Les plans d'investissements visés au paragraphe 1 comprennent une stratégie en faveur de l'accroissement de la capacité des trains de fret pouvant circuler sur le corridor de fret, à savoir en faveur de la suppression des goulets d'étranglement identifiés, de l'amélioration des infrastructures existantes et de la construction de nouvelles infrastructures. La stratégie peut comprendre des mesures relatives à l'augmentation de la longueur, de l'écartement des voies, du gabarit de chargement, de la gestion de la vitesse, de la charge remorquée ou de la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor de fret.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 40

Position du Conseil

Article 10 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

1 ter. Les plans d'investissements visés au paragraphe 1 sont publiés dans le document visé à l'article 16 et régulièrement actualisés. Ils font partie du plan de mise en œuvre du corridor de fret.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 41

Position du Conseil Article 11

Position du Conseil

Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent et publient, de la manière appropriée et selon un calendrier adapté, leur programmation de tous les travaux à effectuer sur l'infrastructure et ses équipements qui restreindraient la capacité disponible sur le corridor de fret.

Amendement

Le comité de gestion coordonne et publie, de la manière appropriée, selon un calendrier adapté et conformément à l'article 6 de la directive 2001/14/CE, sa programmation de tous les travaux à effectuer sur l'infrastructure et ses équipements qui restreindraient la capacité disponible sur le corridor de fret.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 42

Position du Conseil Article 12 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Le comité de gestion d'un corridor de fret désigne ou crée un organe commun *et/ou un système d'information fondé sur la collaboration entre les gestionnaires de l'infrastructure* donnant aux candidats la possibilité de **demander**, en un seul endroit et une seule opération, des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret (ci-après dénommé "guichet unique").

Amendement

1. Le comité de gestion d'un corridor de fret désigne ou crée un organe commun donnant aux candidats la possibilité de **présenter des demandes, et d'y obtenir une réponse**, en un seul endroit et une seule opération, **concernant** des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret (ci-après dénommé "guichet unique").

Amendement 43

Position du Conseil
Article 12 – paragraphe 2

Position du Conseil

2. Le guichet unique fournit également des informations de base concernant la répartition des capacités d'infrastructures, notamment les informations visées à l'article 16.

Amendement

2. Il présente les capacités d'infrastructure disponibles au moment de la demande et leurs caractéristiques selon des paramètres prédéfinis, tels que la vitesse, la longueur, le gabarit de chargement ou la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor fret.

Amendement 44

Position du Conseil
Article 12 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Position du Conseil

2 bis. Le guichet unique prend une décision sur les demandes concernant les sillons de fret rapide visés à l'article 13, paragraphe 3, et la réserve de capacités visée à l'article 13, paragraphe 5. Il informe, sans retard, les gestionnaires de l'infrastructure compétents de ces demandes et de la décision prise à leur égard.

Amendement

Amendement 45

Position du Conseil
Article 12 – paragraphe 3

Position du Conseil

3. Le guichet unique transmet sans tarder toute demande de capacités d'infrastructure aux gestionnaires de l'infrastructure compétents et, le cas échéant, aux organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, qui prennent une décision sur cette demande conformément à l'article 13 et au chapitre III de ladite directive.

Amendement

3. Pour toute demande concernant les capacités d'infrastructure qui ne peut être traitée conformément au paragraphe 2 bis, le guichet unique transmet sans tarder la demande de capacités d'infrastructure aux gestionnaires de l'infrastructure compétents et, le cas échéant, aux organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la

directive 2001/14/CE, qui prennent une décision sur cette demande conformément à l'article 13 et au chapitre III de ladite directive **et communiquent cette décision au guichet unique en vue de la suite à donner.**

Amendement 46

Position du Conseil Article 12 – paragraphe 4

Position du Conseil

4. Les activités du guichet unique sont exercées dans des conditions transparentes **et non discriminatoires**. Ces activités sont soumises au contrôle des organismes de contrôle conformément à l'article 18.

Amendement

4. Les activités du guichet unique sont exercées dans des conditions transparentes. **À cet effet, un registre doit être établi indiquant les dates des demandes, les noms des candidats, les documents fournis par ces derniers et la suite donnée au dossier. Ce registre est mis à la disposition de tous les acteurs intéressés afin d'éviter toute discrimination.** Ces activités sont soumises au contrôle des organismes de contrôle conformément à l'article 18.

Amendement 47

Position du Conseil Article 12 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

Article 12 bis **Classes standard de sillons dans les corridors**

1. Le comité de gestion définit et met périodiquement à jour les classes standard de sillons à vocation fret, valables sur l'ensemble du corridor de fret. Au moins une de ces classes (ci-après dénommée "fret rapide") comprend un sillon bénéficiant d'un temps de transport performant et d'une ponctualité garantie.

2. Les critères de définition des classes de

type de trafic de marchandises sont adoptés par le comité de gestion après consultation des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret, tels que définis à l'article 2 de la directive 2001/14/CE.

Amendement 48

Position du Conseil Article 13 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Les États membres coopèrent en ce qui concerne la définition du cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure dans le corridor de fret, conformément à leurs compétences telles que définies à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE.

Amendement

1. Le comité de gestion du corridor de fret et le groupe consultatif visé à l'article 7, paragraphe 6, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale entre la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la capacité des terminaux.

Amendement 49

Position du Conseil Article 13 – paragraphe 2

Position du Conseil

2. Le comité de gestion évalue les besoins en capacité à allouer aux trains de marchandises circulant sur le corridor de fret en tenant compte de l'étude sur le transport *et le trafic* visée à l'article 8, paragraphe 3, du présent règlement, des demandes de capacités d'infrastructure liées aux horaires de service passé et actuel et des accords-cadres.

Amendement

2. Le comité de gestion évalue les besoins en capacité à allouer aux trains de marchandises circulant sur le corridor de fret en tenant compte de l'étude *de marché* sur le transport visée à l'article 8, paragraphe 3, du présent règlement, des demandes de capacités d'infrastructure liées aux horaires de service passé et actuel et des accords-cadres.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 50

Position du Conseil

Article 13 – paragraphe 3

Position du Conseil

3. En s'appuyant sur l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret définissent et organisent conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à l'article 15 de la directive 2001/14/CE en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. Ces sillons préétablis font l'objet d'une publication au plus tard trois mois avant la date finale de réception des demandes de capacités visées à l'annexe III de la directive 2001/14/CE. Les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors de fret peuvent, si nécessaire, coordonner des sillons internationaux préétablis offrant des capacités sur les corridors de fret concernés.

Amendement

3. En s'appuyant sur l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret définissent et organisent conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à l'article 15 de la directive 2001/14/CE en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. ***Ces sillons préétablis comprennent, selon les capacités disponibles, un certain nombre de sillons de fret rapide.*** Ces sillons préétablis font l'objet d'une publication au plus tard trois mois avant la date finale de réception des demandes de capacités visées à l'annexe III de la directive 2001/14/CE. Les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors de fret peuvent, si nécessaire, coordonner des sillons internationaux préétablis offrant des capacités sur les corridors de fret concernés.

Amendement 51

Position du Conseil

Article 13 – paragraphe 5 – alinéa 1

Position du Conseil

5. Si les besoins du marché et l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article le justifient, les gestionnaires de l'infrastructure définissent conjointement la réserve de capacités des trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret ***en reconnaissant*** les besoins de capacités d'autres types de

Amendement

5. Si les besoins du marché et l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article le justifient, les gestionnaires de l'infrastructure définissent conjointement la réserve de capacités des trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret ***en respectant*** les besoins de capacités d'autres types de

transport, y compris le transport de passagers, et maintiennent cette réserve disponible dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de leur permettre de répondre rapidement et de façon appropriée aux demandes ad hoc de capacités visées à l'article 23 de la directive 2001/14/CE. Cette capacité est réservée jusqu'à un délai antérieur à sa date de programmation et arrêté par le comité de gestion. Ce délai ne dépasse pas **90 jours**.

transport, y compris le transport de passagers, et maintiennent cette réserve disponible dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de leur permettre de répondre rapidement et de façon appropriée aux demandes ad hoc de capacités visées à l'article 23 de la directive 2001/14/CE. Cette capacité est réservée jusqu'à un délai antérieur à sa date de programmation et arrêté par le comité de gestion. Ce délai ne dépasse pas **30 jours**.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 52

Position du Conseil

Article 13 – paragraphe 5 – alinéa 2

Position du Conseil

La définition de la réserve de capacités s'appuie sur l'évaluation visée au paragraphe 2. Cette réserve de capacités n'est créée qu'à condition qu'il existe un réel besoin du marché.

Amendement

supprimé

Amendement 53

Position du Conseil

Article 13 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Position du Conseil

6 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure fixent dans leurs conditions d'utilisation une redevance pour les sillons alloués, mais finalement pas utilisés. Cette redevance est d'un montant raisonnable, dissuasif et efficace.

Amendement

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 54

Position du Conseil

Article 13 – paragraphe 7

Position du Conseil

7. Sauf en cas de force majeure, un sillon alloué à une opération de fret en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins **d'un mois** avant son horaire **prévu dans l'horaire** de service **sauf** si le candidat concerné donne son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes, que le candidat a le droit d'accepter ou de refuser. La présente disposition est sans préjudice des éventuels droits que pourrait avoir le candidat en vertu d'un accord visé à l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE.

Amendement

7. Sauf en cas de force majeure, **ainsi qu'en cas de fermeture de voies pour des raisons de sécurité et de travaux à effectuer à bref délai sur des voies ferrées**, un sillon alloué à une opération de fret **rapide** en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins **de trois mois** avant son horaire de service si le candidat concerné **ne** donne **pas** son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes, que le candidat a le droit d'accepter ou de refuser. La présente disposition est sans préjudice des éventuels droits que pourrait avoir le candidat en vertu d'un accord visé à l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE. **En tout état de cause, le candidat peut saisir l'organe de contrôle.**

Amendement 55

Position du Conseil

Article 13 – paragraphe 8

Position du Conseil

8. **Les gestionnaires de l'infrastructure** du corridor de fret et **le groupe consultatif visé** à l'article 7, **paragraphe 6**, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale de la répartition des capacités entre les gestionnaires de l'infrastructure, à la fois pour les demandes

Amendement

8. **Le comité de gestion** du corridor de fret et **les groupes consultatifs visés** à l'article 7, **paragraphes 6 et 6 bis**, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale de la répartition des capacités entre les gestionnaires de l'infrastructure, à la fois pour les demandes

visées à l'article 12, paragraphe 1, et pour les demandes reçues par les gestionnaires de l'infrastructure concernés. Il y a lieu également de tenir compte de l'accès aux terminaux.

visées à l'article 12, paragraphe 1, et pour les demandes reçues par les gestionnaires de l'infrastructure concernés. Il y a lieu également de tenir compte de l'accès aux terminaux.

Amendement 56

Position du Conseil

Article 13 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

Article 13 bis

Candidats autorisés

Nonobstant l'article 16, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE, des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent peuvent demander des sillons pour le transport de marchandises lorsque ces derniers concernent plusieurs sections du corridor fret.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 57

Position du Conseil

Article 14 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

1. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret **mettent** en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long du corridor de fret **et peuvent mettre en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long de plusieurs corridors de fret.**

1. Le comité de gestion du corridor de fret **met** en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long du corridor de fret.

Amendement 58

Position du Conseil

Article 14 – paragraphe 1 – nouvel alinéa

Position du Conseil

Amendement

Les comités de gestion de corridors de fret connectés entre eux mettent en place des procédures de coordination du trafic le long de plusieurs corridors de fret.

Amendement 59

Position du Conseil

Article 15 – paragraphe 1

Position du Conseil

Amendement

1. Le comité de gestion *adopte des objectifs communs en termes de ponctualité et/ou des lignes directrices en matière de gestion du trafic en cas de perturbation de la circulation des trains sur le corridor de fret.*

1. Le comité de gestion *établit et publie les règles de priorité entre les différents types de trafic en cas de perturbation de la circulation sur le corridor de fret dans le document de référence du réseau visé à l'article 3 et à l'annexe I de la directive 2001/14/CE.*

Amendement 60

Position du Conseil

Article 15 – paragraphe 2

Position du Conseil

Amendement

2. *Chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné établit des règles de priorité applicables à la gestion des différents types de trafic sur les tronçons des corridors de fret qui relèvent de sa responsabilité, conformément aux objectifs communs et/ou lignes directrices visés au paragraphe 1 du présent article. Ces règles de priorité sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 3 de la directive 2001/14/CE.*

supprimé

Amendement 61

Position du Conseil

Article 15 – paragraphe 3

Position du Conseil

3. Les principes permettant de définir les règles de priorité prévoient au moins que le sillon visé à ***l'article 13, paragraphes 3 et 5***, alloué aux trains de marchandises qui respectent leur horaire prévu dans l'horaire de service ne peut être modifié, dans la mesure du possible. Les principes permettant de définir les règles de priorité visent à réduire au minimum le temps de rétablissement total du réseau au vu des besoins de tous les types de transport. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent coordonner la gestion des différents types de trafic le long de plusieurs corridors de fret.

Amendement

3. Les principes permettant de définir les règles de priorité prévoient au moins que le sillon visé à ***l'article 12 bis, paragraphe 1***, alloué aux trains de marchandises qui respectent leur horaire prévu dans l'horaire de service ne peut être modifié, dans la mesure du possible. Les principes permettant de définir les règles de priorité visent à réduire au minimum le temps de rétablissement total du réseau au vu des besoins de tous les types de transport. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent coordonner la gestion des différents types de trafic le long de plusieurs corridors de fret.

Amendement 62

Position du Conseil

Article 16 – point c

Position du Conseil

c) les informations relatives aux procédures visées à ***l'article 13, paragraphe 8, et à l'article 14, paragraphe 2***; et

Amendement

c) les informations relatives aux procédures visées ***aux articles 12, 13, 13 bis, 14 et 15***; et

Amendement 63

Position du Conseil

Article 17 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. ***Les gestionnaires de l'infrastructure*** du corridor de fret ***encouragent la compatibilité*** entre les systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 11 de la directive 2001/14/CE.

Amendement

1. ***Le comité de gestion*** du corridor de fret ***assure la cohérence*** entre les systèmes d'amélioration des performances ***tels que*** visés à l'article 11 de la directive 2001/14/CE. ***Cette cohérence est supervisée par les organismes de contrôle,***

qui coopèrent à cette fin conformément à l'article 18, paragraphe 1, du présent règlement.

Amendement 64

Position du Conseil
Article 17 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

1 bis. Afin de mesurer la qualité de service et la capacité des services nationaux et internationaux de fret ferroviaire sur le corridor de fret, le comité de gestion et le groupe consultatif visé à l'article 7, paragraphe 6, définissent les indicateurs de performance du corridor de fret et les publient au moins une fois par an. Le cas échéant, les modalités de mise en œuvre de ces indicateurs sont établies conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 3.

Amendement 65

Position du Conseil
Article 18 – paragraphe 1 – nouvel alinéa

Position du Conseil

Amendement

Le comité de gestion et tout autre tiers impliqué dans un processus de répartition internationale de capacités sont tenus de fournir aux organismes de contrôle concernés, sans délai, toutes les informations nécessaires sur les sillons internationaux et les capacités dont ils sont responsables.

Amendement 66

Position du Conseil
Article 18 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

1 bis. Les organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE assurent un accès non discriminatoire au corridor et constituent les instances de recours prévues à l'article 30, paragraphe 2, de ladite directive. Pour promouvoir une concurrence libre et loyale sur le marché des transports ferroviaires en Europe, un niveau comparable de contrôle est établi à l'échelle européenne. Les organismes de contrôle doivent être facilement accessibles pour les acteurs du marché. Ils doivent être en mesure de prendre leurs décisions de manière indépendante et efficace. Ils doivent disposer de ressources financières et d'un personnel compétent suffisants pour pouvoir examiner toutes les plaintes dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Justification

Des normes de contrôle disparates favorisent une concurrence déloyale sur le marché ferroviaire. Pour garantir un accès non discriminatoire au corridor, il faut établir un niveau comparable de contrôle dans tous les États membres.

Amendement 67

Position du Conseil
Article 18 – paragraphe 2

Position du Conseil

Amendement

2. En cas de plainte d'un candidat *auprès d'un organisme de contrôle* en ce qui concerne des services internationaux de fret ferroviaire, ou dans le cadre d'une enquête *menée de sa propre initiative par*

2. En cas de plainte d'un candidat en ce qui concerne des services internationaux de fret ferroviaire, ou dans le cadre d'une enquête *d'office, l'organisme* de contrôle *concerné* consulte *l'organisme* de contrôle

un organisme de contrôle, *celui-ci* consulte *les organismes* de contrôle de *tous les autres États membres traversés par le sillon international pour le train de marchandises* concerné et *leur* demande *toutes* les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

de tout autre État membre sur le territoire duquel passe le corridor de fret concerné et *lui* demande les informations nécessaires avant de prendre sa décision. *Les autres organismes de contrôle fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur législation nationale. Le cas échéant, l'organisme de contrôle saisi de la plainte ou ayant initié l'enquête d'office transfère le dossier à l'organisme de contrôle compétent afin de lui permettre de prendre des mesures relativement aux parties concernées conformément à la procédure établie à l'article 30, paragraphes 5 et 6, de la directive 2001/14/CE.*

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 68

Position du Conseil

Article 20 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à *l'article 4, paragraphe 8*, est conféré à la Commission pour une période de cinq années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq années. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 21.

Amendement

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à *l'article 3, paragraphes 2 bis et 2 ter, et à l'article 4, paragraphes 5, 6 et 9*, est conféré à la Commission pour une période de cinq années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq années. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 21.

Justification

Cet amendement aligne la formulation relative à la procédure des actes délégués sur la formulation convenue entre les institutions dans d'autres dossiers.

Amendement 69

Position du Conseil

Article 21 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 20 peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil.

Amendement

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 20 peut être révoquée **à tout moment** par le Parlement européen ou le Conseil.

Justification

Cet amendement aligne la formulation relative à la procédure des actes délégués sur la formulation convenue entre les institutions dans d'autres dossiers.

Amendement 70

Position du Conseil

Article 21 – paragraphe 2

Position du Conseil

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir **informe** l'autre institution et la Commission, **au plus tard un mois** avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient être l'objet d'une révocation ainsi que les motifs de celle-ci.

Amendement

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir **s'efforce d'informer** l'autre institution et la Commission **dans un délai raisonnable** avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient être l'objet d'une révocation, ainsi que les motifs **éventuels** de celle-ci.

Justification

Cet amendement aligne la formulation relative à la procédure des actes délégués sur la formulation convenue entre les institutions dans d'autres dossiers.

Amendement 71

Position du Conseil

Article 22 – paragraphe 1

Position du Conseil

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent objecter à l'acte délégué dans un

Amendement

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent objecter à l'acte délégué dans un

délai de **trois mois** à compter de la date de notification.

délai de **deux mois** à compter de la date de notification.

Justification

Cet amendement aligne la formulation relative à la procédure des actes délégués sur la formulation convenue entre les institutions dans d'autres dossiers.

Amendement 72

Position du Conseil

Article 22 – paragraphe 1 – nouvel alinéa

Position du Conseil

Amendement

À l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

Justification

Cet amendement aligne la formulation relative à la procédure des actes délégués sur la formulation convenue entre les institutions dans d'autres dossiers.

Amendement 73

Position du Conseil

Article 22 – paragraphe 2

Position du Conseil

Amendement

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'acte délégué, ***ou si, avant cette date, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de ce qu'ils ont décidé de ne pas soulever d'objections, l'acte délégué entre en vigueur à la date qui y est prévue.***

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'acte délégué, ***celui-ci est publié au Journal officiel de l'Union européenne et entre en vigueur à la date qui y est indiquée.***

Justification

Cet amendement aligne la formulation relative à la procédure des actes délégués sur la formulation convenue entre les institutions dans d'autres dossiers.

Amendement 74

Position du Conseil

Article 22 – paragraphe 2 – nouvel alinéa

Position du Conseil

Amendement

L'acte délégué peut être publié au Journal officiel de l'Union européenne et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas soulever d'objections.

Justification

Cet amendement aligne la formulation relative à la procédure des actes délégués sur la formulation convenue entre les institutions dans d'autres dossiers.

Amendement 75

Position du Conseil

Article 24 bis (nouveau)

Position du Conseil

Amendement

Article 24 bis

Révision

Si, en cas de révision des orientations pour le RTE-T conformément aux modalités visées à l'article 21 de la décision n° 1692/96/CE, la Commission conclut qu'il est approprié d'adapter le présent règlement à ces orientations, elle présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier le présent règlement en conséquence. De la même manière, certaines décisions prises en vertu du présent règlement peuvent comporter la nécessité de réviser les orientations pour le RTE-T.

Justification

Cet amendement vise à réintroduire la première lecture du Parlement.

Amendement 76

Position du Conseil Annexe I – point 4

<i>Position du Conseil</i>	<i>Amendement</i>
Sines-Lisbonne/Leixoes -Madrid-San Sebastian-Bordeaux- Paris- Metz Sines-Elvas/Algésiras	Sines-Lisbonne/Leixoes -Madrid- Bilbao -Saint-Sébastien- Bordeaux-Paris/ Le Havre /Metz Sines-Elvas/Algésiras

Justification

Étant donné l'importance du port du Havre pour le trafic de conteneurs (63 % des conteneurs manutentionnés dans les ports français) et l'intérêt de renforcer la coordination interportuaire des trois grands ports de l'axe Seine (Paris-Rouen-Le Havre), son inscription permettra de promouvoir un développement cohérent des activités économiques et d'élargir les "hinterlands" sur cet axe. Ceci est conforme avec l'amendement 16 du rapporteur, la position commune du Conseil et les préconisations du Parlement européen dans son rapport d'initiative sur l'avenir de la politique du RTE-T.

Amendement 77

Position du Conseil Annexe I – point 5

<i>Position du Conseil</i>	<i>Amendement</i>
Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Vienne- Trieste/Koper	Gdynia- Varsovie -Katowice- Ostrava/Zilina- Bratislava /Vienne- Graz- Klagenfurt-Udine- Venise /Trieste/Koper/ Bologne/Ravenne

Justification

Un avant-projet de corridor de fret n° 5 a déjà été préparé au niveau ministériel en 2006 d'après le corridor Baltique-Adriatique, le corridor VI paneuropéen et les projets prioritaires (PP) RTE-T n°s 23 et 25 (voir la lettre d'intérêt ci-jointe signée par les ministres). L'annexe I de la position du Conseil ne mentionne pas de villes importantes dans la section entre Vienne et Trieste et déjà incluses dans l'itinéraire par la lettre des ministres.

Amendement 78

Position du Conseil
Annexe I – point 6

Position du Conseil

Almería-Valence/Madrid-
Saragosse/Barcelone -Marseille-Lyon-
Turin-**Udine**-Trieste/Koper-Ljubljana -
Budapest-Zahony (frontière entre la
Hongrie et l'Ukraine)

Amendement

Almería-Valence/Madrid-
Saragosse/Barcelone-Marseille-Lyon-Turin
-**Milan-Vérone-Padoue/Venise**-
Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony
(frontière entre la Hongrie et l'Ukraine)

Justification

Le corridor de fret n° 6, qui est situé sur le projet prioritaire RTE-T n° 6, comporte une interruption dans la section entre Turin et Trieste, alors que le PP n° 6 a un itinéraire plus précis dans le nord de l'Italie.

Amendement 79

Position du Conseil
Annexe I – point 8

Position du Conseil

DE, NL, BE, PL, LT
Bremerhaven/Rotterdam/Anvers - Aix-la-
Chapelle/ Berlin-Varsovie-Terespol
(frontière entre la Pologne et la
Biélorussie)/Kaunas

Amendement

DE, NL, BE, PL, LT, **LV, ET**
Bremerhaven/Rotterdam/Anvers- Aix-la-
Chapelle/ Berlin-Varsovie-Terespol
(frontière entre la Pologne et le
Belarus)/Kaunas-**Riga-Tallinn**

Amendement 80

Position du Conseil
Annexe I – note de bas de page 1

Position du Conseil

¹ Le signe "/" correspond à des itinéraires alternatifs.

Amendement

¹ Le signe "/" correspond à des itinéraires alternatifs. ***En accord avec les projets prioritaires RTE-T, les itinéraires 4 et 6 devraient, dans le futur, être complétés par le projet n° 16 sur l'axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras-Madrid-Paris, qui inclut la traversée centrale des Pyrénées à travers un tunnel à basse altitude.***

Amendement 81

**Position du Conseil
Annexe II**

Position du Conseil

Amendement

L'annexe est supprimée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Ces dix dernières années, les politiques européennes en matière de transports se sont caractérisées par une libéralisation de plus en plus poussée. Parallèlement, la croissance du transport a été constante, notamment dans le secteur du fret. Bien que la Commission, dans son livre blanc publié en 2001, intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" ait reconnu le rôle fondamental du transport ferroviaire dans le cadre du transport européen, la part du rail dans le transport de marchandises a toutefois décliné constamment: en 2005, il ne représentait que 10 % du marché du transport de marchandises, contre plus de 20 % dans les années 1970. L'évolution du contexte dans le secteur des transports au cours des dix dernières années peut en partie expliquer ces difficultés, trois paquets ferroviaires ayant été adoptés, qui ont ouvert les marchés nationaux sans que les systèmes ferroviaires nationaux ne profitent d'une harmonisation et de synergies suffisantes. À l'heure actuelle, le marché du fret ferroviaire est confronté au défi de l'amélioration de la qualité de son service, un manque de ponctualité l'handicapant dans la concurrence avec d'autres modes de transport de marchandises.

La proposition de la Commission de créer des corridors fret européens

Afin de relever ce défi, la Commission a émis l'idée d'assurer un meilleur traitement au transport de marchandises en proposant, en décembre 2008, un règlement tendant à la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. La proposition de la Commission visait à organiser et à réglementer les corridors de fret ferroviaire internationaux, notamment en ce qui concerne leur sélection et leur organisation administrative. Elle énonçait les critères concernant la sélection des corridors fret par les États membres et définissait leurs organes de gouvernance. Deux États membres au minimum seront concernés et le corridor fera partie du RTE-T. Ces corridors devaient avoir pour objectif de permettre un développement important du trafic de fret ferroviaire, sur la base d'une analyse socio-économique.

La proposition favorisait également une gestion harmonisée entre les différents gestionnaires de l'infrastructure concernant l'attribution de sillons, la gestion du trafic et les investissements le long de ces corridors. Elle contenait les règles et instruments liés à la gestion du corridor fret, comme la création d'un guichet unique pour les demandes de sillons pour les trains. Une catégorie spécifique, appelée "fret prioritaire", pour les marchandises dont le transport est très sensible au temps aurait également dû être définie par l'organe de gouvernance. Les règles relatives à la gestion du trafic, en particulier les règles de priorité pour le "fret prioritaire" en cas de perturbation de la circulation, étaient élaborées et publiées par les gestionnaires de l'infrastructure.

En avril 2009, le Parlement européen a adopté sa position en première lecture sur cette proposition, qui soutenait dans une large mesure l'objectif de la Commission de créer un réseau de fret ferroviaire compétitif grâce à la définition de corridors traversant l'Union européenne. Le terme "fret prioritaire" a été remplacé et une plus grande flexibilité a été introduite dans le fonctionnement des règles de priorité et l'attribution des sillons afin de mieux correspondre aux besoins du marché, les principes de réglementation étant établis par l'organe de gouvernance. Le Parlement a également apporté quelques changements dans

l'organisation des corridors par les organes de gouvernance avec la participation des entreprises ferroviaires sur une base consultative et l'instauration d'un comité exécutif composés de membres nationaux.

La position du Conseil en première lecture

Un accord politique a été trouvé au Conseil en juin 2009 et adopté formellement le 22 février 2010. Eu égard à l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, plusieurs dispositions du texte devaient néanmoins être adaptées en ce qui concerne la comitologie.

Le principal changement à la proposition de règlement convenue par le Conseil réside dans l'établissement de corridors fret initiaux énumérés dans une nouvelle annexe au texte au plus tard trois ans, ou exceptionnellement, cinq ans après son entrée en vigueur. Des procédures sont en outre proposées pour la création de corridors supplémentaires ou pour la modification ou l'allongement des corridors existants.

La position du Conseil en première lecture s'efforce de concilier la réserve de capacités disponibles pour les trains de marchandises et le transport ordinaire de passagers, en reconnaissant la nécessité de capacités pour le transport de passagers dans la proposition de règlement sur le transport de fret.

Le texte du Conseil a supprimé le droit des candidats autres que les entreprises ferroviaires à demander des sillons pour le transport de marchandises, autorisant uniquement ce procédé si les sillons concernés se situent dans des États membres dont le droit national admet ces demandes.

À propos de l'organisation des corridors, le Conseil a proposé de scinder l'organe administratif gérant les corridors entre un comité de gestion, constitué de gestionnaires de l'infrastructure, et un comité exécutif, constitué de représentants des États membres, dont les pouvoirs seraient élargis par rapport à la première lecture du Parlement. Les compétences du guichet unique seraient par contre fortement affaiblies, le réduisant à un rôle d'information.

Avis du rapporteur

Votre rapporteur propose une recommandation qui a pour but de modifier la position du Conseil en première lecture en tenant compte de la première lecture du Parlement. Certains aspects de la position commune sont compatibles avec la première lecture du Parlement, comme la création d'un comité exécutif, par exemple, qui avait déjà été proposée par le Parlement européen.

Votre rapporteur s'est par ailleurs efforcé de rétablir dans la position du Conseil en première lecture des amendements parlementaires sur la participation des entreprises ferroviaires dans le comité de gestion, les plans d'investissement et l'accès des candidats autorisés aux corridors. Surtout, votre rapporteur a toutefois rétabli certaines références à une catégorie particulière de fret (le "fret rapide"), que le Conseil avait supprimée, ainsi que certains amendements du Parlement sur l'attribution de capacités de sillons, qui doit être décidée sur la base d'une évaluation préliminaire.

Enfin, votre rapporteur a proposé la modification de quelques formulations de la position du Conseil en première lecture:

- en ce qui concerne le guichet unique, votre rapporteur estime qu'il s'agit d'une disposition essentielle du règlement et propose une adaptation pour renforcer son utilisation dans le processus d'attribution des sillons;
- en ce qui concerne la sélection des corridors, quelques adaptations sont réalisées au niveau de la présentation des critères, qui sont déplacés de l'Annexe II à un nouvel article. L'approbation de la liste de corridors et la sélection de corridors supplémentaires pourraient être exécutées dans un calendrier plus serré que le Conseil l'a proposé afin de permettre une mise en œuvre plus rapide du règlement;
- enfin, le projet de recommandation comprend quelques changements destinés à adapter les anciennes procédures de comitologie aux actes délégués, comme le prévoit le traité de Lisbonne.

PROCÉDURE

Titre	Réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)			
Références	11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD)			
Date de la 1re lecture du PE – Numéro P	23.4.2009	T6-0285/2009		
Proposition de la Commission	COM(2008)0852 – C6-0509/2008			
Date de l'annonce en séance de la réception de la position commune	25.2.2010			
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 25.2.2010			
Rapporteur Date de la nomination	Marian-Jean Marinescu 1.9.2009			
Examen en commission	5.10.2009	1.3.2010	23.3.2010	3.5.2010
Date de l'adoption	4.5.2010			
Résultat du vote final	+: -: 0:	30 2 4		
Membres présents au moment du vote final	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada			
Suppléants présents au moment du vote final	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Michel Dantin, Derk Jan Eppink, Nathalie Griesbeck, Dominique Riquet, Ramon Tremosa i Balcells, Corien Wortmann-Kool, Joachim Zeller, Janusz Władysław Zemke			
Date du dépôt	17.5.2010			