



2013/0013(COD)

21.10.2016

*****II**

PROJET DE RECOMMANDATION POUR LA DEUXIÈME LECTURE

relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer
(11197/1/2016 – C8-0424/2016 – 2013/0013(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteure: Merja Kyllönen

Légende des signes utilisés

*	Procédure de consultation
***	Procédure d'approbation
***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

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des ***italiques gras*** dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des ***italiques gras*** dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des ***italiques gras*** dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en ***italiques gras***. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ***■*** ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en ***italiques gras*** le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	6

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 abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

(11197/1/2016 – C8-0424/2016 – 2013/0013(COD))

(Procédure législative ordinaire: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position du Conseil en première lecture (11197/1/2016 – C8-0424/2016),
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 8 octobre 2013²,
 - vu sa position en première lecture³ sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0026),
 - vu l'article 294, paragraphe 7, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'article 76 de son règlement,
 - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A8-0000/2016),
1. approuve la position du Conseil en première lecture;
 2. constate que l'acte est adopté conformément à la position du Conseil;
 3. charge son Président de signer l'acte, avec le Président du Conseil, conformément à l'article 297, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
 4. charge son secrétaire général de signer l'acte, après qu'il a été vérifié que toutes les procédures ont été dûment accomplies, et de procéder, en accord avec le Secrétaire général du Conseil, à sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*;
 5. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

³ Textes adoptés du 26.2.2014, P7_TA(2014)0152.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Le volet «marché» du quatrième paquet ferroviaire

Le volet «marché» du quatrième paquet ferroviaire comprend trois propositions législatives:

1. une proposition de modification de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire;
2. une proposition de modification du règlement (CE) n° 1370/2007 concernant l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par rail;
3. une proposition d'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer.

2. La proposition de la Commission d'abroger le règlement (CEE) n° 1192/69.

Le règlement (CEE) n° 1192/69 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer, que la Commission propose d'abroger, autorise les États membres à verser une compensation à des entreprises ferroviaires pour les dépenses liées à des obligations que les entreprises exploitant d'autres modes de transport ne sont pas tenues de prendre en charge.

Ces obligations peuvent porter, par exemple, sur des indemnités spéciales en cas d'accident du travail, que les entreprises ferroviaires sont tenues de verser mais qui, dans le cas d'autres modes de transport, sont prises en charge par l'État, sur des pensions de retraite pour les cheminots, qui prennent habituellement leur retraite plus tôt après avoir occupé certains emplois pénibles, ou encore sur les dépenses relatives aux passages à niveau. Les types de compensations liées à ces obligations sont classés selon quinze catégories définissant le champ d'application précis et les méthodes de calcul, qui figurent dans les différentes annexes au règlement (CEE) n° 1192/69.

Le règlement (CEE) n° 1192/69 a été adopté avant la libéralisation du marché ferroviaire, à une époque où le transport ferroviaire en Europe se développait principalement à l'intérieur des frontières nationales et où des entreprises intégrées assuraient à la fois l'exploitation des services ferroviaires et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. À l'époque, l'objectif du règlement était de mettre les entreprises ferroviaires et les entreprises exploitant d'autres modes de transport sur un pied d'égalité au regard des coûts supportés au titre de charges sociales ou d'externalités. En outre, la relation entre les gouvernements et des entreprises de chemin de fer presque entièrement détenues par l'État n'était encore régie par aucun accord contractuel et la relation de propriété entre les deux parties était beaucoup plus étroite. Du fait de son intention initiale, le règlement contient une liste des entreprises publiques de chemin de fer anciennement détenues par l'État. Cette liste a été adaptée plusieurs fois pour tenir compte de l'adhésion de nouveaux États membres et contient aujourd'hui 40 entreprises.

La Commission indique que, depuis 2007, quatre États membres ont régulièrement recouru à ce règlement, à savoir la Belgique, l'Allemagne, l'Italie et la Pologne. Les paiements n'ont concerné que trois catégories sur les quinze. La Commission estime que, dans un contexte où

le secteur ferroviaire a été transformé par plusieurs trains de mesures successifs, le règlement n'est plus conforme à l'environnement juridique actuel et opère une discrimination entre les entreprises incluses dans la liste (qui peuvent donc prétendre à une compensation) et celles qui n'y figurent pas.

3. Position de la rapporteure

Comme l'indique la Commission dans sa proposition, le règlement n'est plus conforme à l'environnement juridique actuel. La rapporteure adhère pleinement à l'avis de la Commission. Elle partage également l'avis selon lequel le dispositif actuel du règlement est discriminatoire, car il ne permet qu'aux 40 entreprises répertoriées dans son annexe de percevoir une compensation. Le maintien en vigueur de ce règlement n'est donc pas envisageable, à moins de mettre constamment à jour la liste susmentionnée des entreprises ferroviaires.

L'avis du Parlement en première lecture a été adopté le 26 février 2014. Celui-ci était alors favorable à l'abrogation de l'acte, mais il a demandé un délai de deux ans pour l'entrée en vigueur de celle-ci.

Dans le prolongement de l'adoption de l'avis du Parlement en première lecture, des négociations interinstitutionnelles (visant à parvenir à un accord en deuxième lecture anticipée) ont été menées entre octobre 2015 et avril 2016, sous les présidences luxembourgeoise et néerlandaise du Conseil. Après six cycles de trilogue, l'équipe de négociation du Parlement est parvenue à un accord avec la présidence du Conseil, le 19 avril 2016. Le texte de l'accord a été présenté à la commission des transports et du tourisme (TRAN) et approuvé le 12 juillet 2016. S'appuyant sur l'avis positif de la commission TRAN, son président, dans la lettre qu'il a adressée au président du comité des représentants permanents (COREPER), a indiqué qu'il recommanderait à la plénière d'approuver la position du Conseil en première lecture sans amendement, pour autant qu'elle soit conforme à l'accord conclu entre les deux institutions. À la suite d'une vérification par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture, conformément à l'accord, le 17 octobre 2016.

Lors des négociations dans le cadre de la deuxième lecture anticipée et de la consultation des parties prenantes, la rapporteure a constaté qu'une période transitoire demeurerait nécessaire au regard des compensations versées au titre des passages à niveau (catégorie IV) du fait que un ou plusieurs États membres ont encore recours au règlement en question pour le versement de compensations pour les passages à niveau. Il est possible qu'à l'avenir, des États membres continuent de verser des compensations pour ces installations en vertu de l'article 8 de la directive 2012/34/UE. Ils pourraient néanmoins avoir besoin de temps pour modifier leurs dispositions législatives et administratives afin de tenir compte de l'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69.

La rapporteure recommande donc de suivre la proposition de la Commission d'abroger le règlement (CEE) n° 1192/69, à l'exception des dispositions applicables à la normalisation des comptes dans les cas relevant de la catégorie IV, décrits à l'annexe IV dudit règlement. Ces dispositions continueraient à s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2017. Les États membres auraient ainsi le temps d'adapter leur législation au regard de la compensation des coûts liés à certains passages à niveau.

Cela étant, la rapporteure souhaite insister sur le fait que tous les États membres devraient respecter les actes législatifs antérieurs et continuer de transposer la directive 2012/34/UE sans délai.

4. Recommandation

Dès lors que la position en première lecture du Conseil est conforme à l'accord conclu lors des négociations interinstitutionnelles, votre rapporteure recommande de l'adopter sans amendements.