



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2013/0013(COD)

18.6.2013

*****I**

PROJET DE RAPPORT

sur la proposition de 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 (COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Jaromír Kohlíček

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

Dans les amendements du Parlement, les modifications apportées au projet d'acte sont marquées en ***italique gras***. 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 est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

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 l'acte 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**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...].

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	12

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de 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 (COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0026),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et les articles 91 et 109 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0026/2013),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du ...¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du ...²,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales (A7-0000/2013),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ Non encore paru au Journal officiel.

² Non encore paru au Journal officiel.

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Une série de mesures législatives ont été adoptées au niveau européen, ouvrant à la concurrence le marché du fret ferroviaire ainsi que le marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et définissant certains principes fondamentaux dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). Ces principes comprennent notamment les éléments suivants: les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales, les entités responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure ferroviaire doivent être séparées des entités qui exploitent les services ferroviaires, il doit y avoir une séparation comptable, toute entreprise ferroviaire disposant d'une licence conforme aux critères UE devrait pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire dans des conditions équitables et non discriminatoires, et les gestionnaires de l'infrastructure peuvent bénéficier d'un financement public.

Amendement

(2) Une série de mesures législatives ont été adoptées au niveau européen, ouvrant à la concurrence le marché du fret ferroviaire ainsi que le marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et définissant certains principes fondamentaux dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)¹. Ces principes comprennent notamment les éléments suivants: les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales, les entités responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure ferroviaire doivent être séparées des entités qui exploitent les services ferroviaires, il doit y avoir une séparation comptable, toute entreprise ferroviaire disposant d'une licence conforme aux critères UE devrait pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire dans des conditions équitables et non discriminatoires, et les gestionnaires de l'infrastructure peuvent bénéficier d'un financement public. ***La date limite de transposition de la directive 2012/34/UE dans le droit national est le 16 juin 2015.***

¹ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

Or. en

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) Les entreprises de chemin de fer peuvent, dans certaines situations, être contraintes d'effectuer des paiements que d'autres entreprises des autres modes de transport ne sont pas tenues de prendre en charge, telles que des allocations familiales spéciales, des primes d'assurance et des contributions à des régimes de retraite. Dans la situation économique actuelle, où les chemins de fer sont sous-financés dans de nombreux États membres, des moyens supplémentaires de garantir un soutien financier public aux entreprises de chemin de fer devraient être maintenus. Lorsque l'État offre une compensation pour de tels paiements, cette compensation devrait s'effectuer de façon non-discriminatoire, en étendant le droit d'exiger une telle compensation à toutes les entreprises ferroviaires établies dans l'Union et qui exercent leurs activités avec une licence et un certificat de sécurité valides.

Or. en

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 ter) Les régimes d'assurances et de retraite des États membres pour les entreprises de chemin de fer diffèrent de ceux applicables aux autres modes de transport dans la mesure où ils

comprennent notamment l'obligation, pour les entreprises ferroviaires, de payer des allocations à caractère social supplémentaires concernant des traitements médicaux particuliers, des jours de repos supplémentaires ou des régimes de départ anticipé à la retraite pour les travailleurs effectuant un travail pénible dans le secteur ferroviaire. De telles obligations, qui dérivent du cadre législatif national des États membres, doivent être couvertes par l'octroi d'un soutien financier public aux entreprises ferroviaires.

Or. en

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 quater) Les dispositions de la directive 2012/34/UE doivent être transposées par les États membres dans le droit national d'ici 2015. C'est à ce moment seulement qu'il sera possible d'évaluer leurs effets sur le secteur ferroviaire. Avant d'abandonner les dispositions actuelles sur la normalisation des comptes, il convient d'évaluer plus en détail les effets d'un tel changement sur le système ferroviaire.

Or. en

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Le règlement (CEE) n° 1192/69 ne cadre *pas* et est incompatible avec les mesures législatives *actuellement en vigueur*. Plus particulièrement, dans un marché libéralisé où les entreprises ferroviaires sont en concurrence directe avec les entreprises de chemin de fer énumérées dans le règlement, il est devenu inopportun de pratiquer une discrimination entre ces *deux groupes d'entreprises*.

Amendement

(3) Le règlement (CEE) n° 1192/69, *sous sa forme actuelle, continue de prévoir une source de limitée de compensations qui, à présent*, ne cadre *plus* et est incompatible avec les *nouvelles* mesures législatives *en cours de transposition dans le droit national*. Plus particulièrement, dans un marché libéralisé où les entreprises ferroviaires sont en concurrence directe avec les entreprises de chemin de fer énumérées dans le règlement, il est devenu inopportun de pratiquer une discrimination entre ces *différentes* entreprises. *Par conséquent, des conditions égales devraient être créées pour toutes les entreprises ferroviaires*.

Or. en

Amendement 6

**Proposition de règlement
Considérant 4**

Texte proposé par la Commission

(4) En conséquence, *il y a lieu d'abroger le règlement (CEE) n° 1192/69 afin de supprimer les incohérences existant dans l'ordre* juridique de l'UE, *contribuant ainsi à la simplification en faisant disparaître un acte juridique devenu obsolète,*

Amendement

(4) En conséquence, *la possibilité d'étendre les mêmes droits à toutes les entreprises ferroviaires, conformément au nouveau cadre* juridique de l'UE *régissant le secteur ferroviaire, devrait être évaluée.*

Or. en

Amendement 7

**Proposition de règlement
Considérant 4 bis (nouveau)**

(4 bis) Afin de garantir une évaluation cohérente de la situation, la Commission devrait présenter un rapport d'évaluation de la directive 2012/34/CE au moins deux ans après sa date limite de transposition. Ce rapport évaluerait si le soutien financier public susmentionné est encore justifié et nécessaire et si un tel soutien, accordé conformément au règlement (CEE) n° 1192/69, ne doit plus être accordé aux entreprises ferroviaires. Si le rapport établit qu'il reste nécessaire de maintenir les dispositions spécifiques du règlement (CEE) n° 1192/69, la Commission devrait alors étudier la nécessité d'une proposition de modification du présent rapport et, éventuellement, du règlement (CEE) n° 1192/69.

Or. en

Amendement 8

Proposition de règlement Article 1 – alinéa unique

Texte proposé par la Commission

Le règlement (CEE) n° 1192/69 est abrogé.

Amendement

Le règlement (CEE) n° 1192/69 est abrogé à compte du 31 décembre 2019.

Au plus tard deux ans avant cette date, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport évaluant le développement du secteur ferroviaire. Sur la base de ce rapport, la Commission propose, si elle le juge opportun, de reporter l'abrogation de ce règlement et sa modification, afin d'établir des règles communes pour la normalisation des comptes de toutes les entreprises de

chemin de fer.

Or. en

EXPOSÉ DES MOTIFS

Proposition de la Commission

Dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, la Commission propose d'abroger le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer. Ce règlement autorise les États membres à verser, pour des raisons diverses, une compensation à des entreprises ferroviaires pour les dépenses liées à des obligations que les entreprises des 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'accidents du travail - que toute entreprise ferroviaire est tenue 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 dans le cadre de certains emplois pénibles, ou encore sur des dépenses relatives aux installations de croisement. Les types de compensations liées à ces obligations sont classés sous quinze catégories définissant un champ d'application précis et des principes de calcul, comme le prévoient les différentes annexes au règlement (CEE) n° 1192/69.

Ce règlement 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 consistait à assurer des conditions de concurrence comparables pour les entreprises ferroviaires et pour les entreprises exploitant d'autres modes de transport. 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 alors qu'un lien beaucoup plus direct d'appartenance existait entre les deux parties. Du fait de son intention initiale, le règlement contient une liste des entreprises de chemin de fer anciennement détenues par l'État. Cette liste a été mise à jour à chaque nouvelle adhésion à l'Union européenne, pour la dernière fois en 2007, et compte actuellement trente-six entreprises.

La Commission indique que, depuis 2007, quatre États membres ont 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 qu'après plusieurs paquets ferroviaires ayant transformé ce secteur, le règlement ne respecte plus l'environnement juridique actuel et opère une discrimination entre les entreprises des chemins de fer incluses dans la liste (et donc éligibles au paiement de compensations) et celles qui n'y figurent pas.

Position du rapporteur

Cette proposition vise à abroger le règlement (CEE) n° 1192/69, c'est pourquoi la modification du texte même du règlement est exclue. Alors que dans tous les précédents paquets ferroviaires tels que présentés par la Commission puis adoptés et transposés par les États membres, l'objectif visé consistait à étendre les droits et les obligations à tous les

nouveaux arrivants du secteur et donc à ouvrir le marché ferroviaire, ici, la Commission propose de remédier aux éventuelles discriminations entre les entreprises du secteur non pas en procédant à une refonte appropriée, comme dans le cas d'autres textes législatifs, mais en supprimant tout bonnement le texte en abrogeant le règlement.

Trois options s'offrent donc principalement au législateur:

1. souscrire à l'intention de la Commission et approuver l'abrogation;
2. reporter la décision d'abroger le texte et demander à la Commission, à l'issue d'une analyse plus approfondie, de modifier le règlement existant et de l'adapter au cadre juridique actuel;
3. rejeter l'abrogation et maintenir le règlement en vigueur.

Votre rapporteur est favorable à la deuxième solution. Il estime qu'avant de décider d'abroger le règlement, il est indispensable de commencer par évaluer l'impact des dispositions de la nouvelle directive 2012/34/UE sur le secteur ferroviaire, qui est entrée en vigueur au mois de novembre 2012. Il ne fait aucun doute, comme l'affirme la Commission, que le contenu actuel du règlement est discriminatoire, étant donné qu'il offre la possibilité de verser des compensations à seulement trente-six entreprises bien précises. Si l'on en croit le nombre de licences ferroviaires, il n'existe pas moins de mille entreprises de chemin de fer actives dans l'Union européenne. Par conséquent, maintenir le règlement en vigueur sans le modifier n'est pas une solution, étant donné que seul un nombre limité d'entreprises ferroviaires sont éligibles à de telles compensations conformément à leur législation nationale et au cadre législatif en matière de régimes de pension de retraite ou d'assurances.

Il s'agirait donc plutôt de faire en sorte que toutes les entreprises de chemin de fer aient droit à ces compensations. La plupart des dispositions de la directive 2012/34/UE doivent être transposées dans le droit national au plus tard le 16 juin 2015. Parmi elles figure notamment l'obligation de développer et de mettre en œuvre en conséquence un accord contractuel d'une durée d'au moins cinq ans en matière d'investissements dans les infrastructures ferroviaires. De tels contrats ne sont pas encore en vigueur dans les États membres, ou bien leur durée et leurs conditions sont différentes.

Toute abrogation pure et simple du règlement (CEE) n° 1192/69 serait prématurée. Dans le climat économique actuel et compte tenu de la façon dont fonctionnent les systèmes ferroviaires sous-financés dans de nombreux États membres, il pourrait s'avérer nécessaire de maintenir la possibilité de verser une compensation à certaines entreprises ferroviaires pour certains paiements auxquels elles sont tenues en vertu de leur droit national, contrairement à d'autres modes de transports. Afin de rendre visibles les effets des nouvelles dispositions, il serait plus judicieux d'attendre quelque temps puis d'évaluer correctement l'impact de la nouvelle législation en vigueur.

L'article 15 de la directive 2012/34/UE exige de la Commission qu'elle présente tous les deux ans un rapport de suivi sur l'état du secteur ferroviaire et des investissements, assorti d'une évaluation générale concernant la mise en œuvre de la directive. Il serait bon qu'un rapport similaire soit fourni au Conseil et au Parlement deux ans après l'expiration du délai de transposition de cette directive. Sur la base d'une telle évaluation, les législateurs

pourraient alors savoir si, entre-temps, des compensations, telles que prévues par le règlement (CEE) n° 1192/69, ont été versées.

Votre rapporteur est préoccupé par les États membres dans lesquels les régimes de sécurité sociale et les droits acquis à la retraite anticipée des cheminots sont toujours à la charge du budget de l'État en vertu de leur droit national. Ces lois respectent pleinement l'indépendance des entreprises ferroviaires, qui agissent sur le plan commercial, et sont également compatibles avec les dispositions de l'article 93 du traité, qui reconnaît la spécificité du secteur des transports.

Par conséquent, votre rapporteur propose:

1. de reporter la décision finale concernant l'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69 au 31 décembre 2019;
2. de demander à la Commission qu'elle évalue, en établissant un rapport qu'elle présentera au plus tard le 31 décembre 2017, les effets de la transposition de la directive 2012/34/UE dans le droit national à l'expiration de l'échéance du 16 juin 2015;
3. de demander à la Commission de présenter, en fonction des résultats de la mise en œuvre de la directive précitée transposée, le cas échéant, une nouvelle proposition législative accordant à toutes les entreprises de chemin de fer les droits actuellement prévus par le règlement (CEE) n° 1192/69, ou de confirmer son abrogation.

Les amendements présentés dans ce projet de rapport font écho à ce point de vue.