



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission de l'emploi et des affaires sociales

2013/0029(COD)

20.11.2013

AVIS

de la commission de l'emploi et des affaires sociales

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 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 (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Rapporteur pour avis: Frédéric Daerden

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Les différentes libéralisations de secteurs de services opérées par l'Union européenne depuis plusieurs décennies, y compris dans le secteur du transport ferroviaire, procèdent de la mise en œuvre de l'article 26 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et sont donc constitutives de son projet.

Cet objectif de réalisation d'un marché commun ne doit pas être une fin en soi mais plutôt viser à la baisse des coûts des services pour les consommateurs, tout en maintenant un haut niveau de qualité de service accessible à tous.

Les différents mouvements de libéralisation de secteurs dont les services ont été historiquement assurés par des opérateurs publics via des monopoles nationaux d'exploitation, avec le recul des années, ne semble pas avoir satisfait à ce double objectif.

Ne serait-ce que dans le secteur du transport ferroviaire, les exemples d'insatisfaction existent:

- Pour le transport international de voyageurs, dont l'ouverture à la concurrence est effective depuis 2010, l'augmentation de la concurrence n'a pas fait baisser les coûts de manière sensible et a mené à la fermeture d'anciennes lignes transfrontalières qui ne fonctionnaient pas sur le modèle de la grande vitesse. Par ailleurs, le secteur n'a pas connu la croissance escomptée, ses parts de marché devant plus se gagner sur le plan intermodal qu'intramodal.
- Pour le transport national de voyageurs au Royaume-Uni, État membre le plus avancé dans sa législation de libéralisation: Le CESE souligne bien les insatisfactions des usagers britanniques et le besoin récurrent d'implication de l'État dans l'intégration du secteur (tarifs, distribution, horaires...).
- Pour le transport national de voyageurs dans l'ensemble de l'Union, pas moins de 15 procédures d'infraction pour transposition inadéquate, ce qui témoigne du rythme trop soutenu de cette libéralisation, qui pour participer à la construction du projet européen, doit s'effectuer sans heurter les modèles nationaux qui ont fourni aux citoyens un modèle de qualité pendant plusieurs décennies.

Compte tenu de ces faits, pour le rapporteur, la nécessité d'un approfondissement de la libéralisation du secteur du transport ferroviaire de voyageurs n'est pas démontrée et il s'est attaché, par ses amendements, à en atténuer le risque de conséquences négatives pour les citoyens et notamment les travailleurs du secteur, selon plusieurs axes:

- La gouvernance la plus intégrée possible: Si la séparation stricte des gestionnaires d'infrastructure et des transporteurs est fondée sur le plan concurrentiel, les craintes qu'elle suscite chez les organisations d'usagers, les syndicats du secteur ou les opérateurs "historiques" invite le rapporteur à la nuance. Elle entraînera le plus probablement une moindre mutualisation des ressources pour l'investissement matériel et une bureaucratie accrue, néfaste à la qualité du service et à la sécurité des usagers. Le rapporteur a donc choisi de donner à l'autorité nationale de réglementation la plus

grande liberté possible en la matière, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 28 février 2013.

- La plus grande liberté possible aux États membres pour choisir entre l'appel d'offres et l'attribution directe de concessions de service public par l'augmentation substantielle des plafonds.
- L'introduction dans les plans nationaux pour le transport public durable dans ses aspects sociaux et environnementaux des règles de protection des usagers, des travailleurs et de l'environnement, facilitant ainsi l'introduction dans les appels d'offres de ces critères qualitatifs, sociaux et environnementaux.
- Le renforcement de la protection des travailleurs par de larges possibilités de transfert du personnel au sein de la nouvelle entreprise concessionnaire d'un service public; par un renforcement du dialogue social dans les structures; par une clarification du droit social applicable au personnel de bord, notamment via une certification de ce dernier; par une demande aux États membres d'établir une responsabilité sociale solidaire du soumissionnaire et de ses sous-contractants, pour éviter le dumping social.
- La nécessaire réciprocité dans l'ouverture des marchés entre États membres.
- Une période transitoire de mise en œuvre pour les États membres largement étendue (jusqu'à 2029) pour laisser aux décideurs politiques de l'Union le temps du recul et de l'analyse avant toute nouvelle avancée dans la libéralisation.

AMENDEMENTS

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) Dans les États membres qui ont ouvert leurs marchés du transport national de voyageurs, tels que la Suède et le Royaume-Uni, le marché ferroviaire s'est développé et la satisfaction des

voyageurs et du personnel a augmenté.

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établit un espace ferroviaire unique européen doté de règles communes sur la gouvernance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, le financement et la tarification des infrastructures, les conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires ainsi que sur la surveillance réglementaire du marché ferroviaire. Tous ces éléments étant en place, il est maintenant possible de réaliser l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union et de réformer la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Amendement

(3) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établit un espace ferroviaire unique européen doté de règles communes sur la gouvernance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, le financement et la tarification des infrastructures, les conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires ainsi que sur la surveillance réglementaire du marché ferroviaire. Tous ces éléments étant en place, il est maintenant possible de réaliser l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union et de réformer la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure *afin d'améliorer la qualité des services ferroviaires à l'échelle de l'Europe, tout en préservant les normes sociales et les conditions de travail.*

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Les États membres sont responsables de l'organisation de leur marché du travail pour le personnel ferroviaire. Ils devraient toutefois s'assurer que la façon dont ce marché est organisé ne nuit pas à la qualité du service. La législation européenne ne

prévoit pas encore de cadre clair pour la protection des travailleurs ferroviaires.

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5) Une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devrait être assurée par la mise en place d'un comité de coordination, dans la perspective d'une gestion et d'une utilisation efficaces de l'infrastructure.

supprimé

Justification

Ce considérant ne produit aucune valeur ajoutée pour la version finale de ce texte. Il s'agit simplement d'un rappel de la clause de rendez-vous de la directive de refonte, qui a donné lieu à la proposition actuelle de la Commission.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7) Les problèmes transfrontaliers devraient être réglés de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure des différents États membres par la création d'un réseau européen de gestionnaires de l'infrastructure.

(7) Il y a lieu d'améliorer et de renforcer la coopération transfrontalière entre les gestionnaires de l'infrastructure. Les problèmes transfrontaliers devraient être réglés de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure des différents États membres par la création d'un réseau européen de gestionnaires de l'infrastructure.

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Les entreprises intégrées verticalement ne peuvent jamais disposer de l'indépendance nécessaire entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. La structure peut, dès lors, donner lieu à des subventions croisées, qui faussent les conditions de concurrence et entraîne des distorsions de concurrence.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Il y a lieu, lors du processus d'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, d'envisager concrètement l'amélioration de la sécurité ferroviaire, notamment lorsqu'il s'agit de réformer les structures intégrées en place actuellement, pour éviter de dresser des obstacles administratifs supplémentaires qui pourraient compromettre la préservation et l'amélioration de la sécurité.

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Compte tenu de l'hétérogénéité

des réseaux en termes de taille et de densité ainsi que de la variété des structures organisationnelles des pouvoirs nationaux et locaux ou régionaux et de leurs expériences respectives du processus d'ouverture du marché, chaque État membre doit disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour organiser son réseau de sorte qu'une combinaison idéale de services à accès ouvert et de services fournis au titre d'un contrat de service public puisse être réalisée afin d'assurer une haute qualité de services aisément accessibles pour tous les voyageurs.

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Octroyer aux entreprises ferroviaires de l'Union le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs peut avoir des conséquences pour l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter ce droit d'accès dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et où l'agrément est accordé par l'organisme de contrôle compétent.

Amendement

(14) Octroyer aux entreprises ferroviaires de l'Union le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs peut avoir des conséquences pour l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter ce droit d'accès dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait **la qualité du service et la disponibilité, y compris dans les régions éloignées, ou** l'équilibre économique de ces contrats de service public et où l'agrément est accordé par l'organisme de contrôle compétent.

Amendement 10

Proposition de directive

PE516.642v02-00

8/28

AD\1010324FR.doc

Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 bis) Afin de déterminer si la qualité d'un service fourni dans le cadre du contrat de service public est compromise par un service fourni librement sur le même réseau, les organismes de contrôle devraient prendre en considération les incidences sur le réseau, la maintenance des liaisons, la ponctualité, la disponibilité, le coût raisonnable et l'accessibilité des services fournis dans le cadre du contrat de service public.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 19

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19) Afin d'augmenter l'attrait des services ferroviaires pour les voyageurs, les États membres devraient ***avoir la possibilité d'exiger*** des entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux de transport de voyageurs qu'elles participent à un système commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations. ***Si un tel système est mis en place, il convient de garantir qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre entreprises ferroviaires.***

(19) Afin d'augmenter l'attrait des services ferroviaires pour les voyageurs, les États membres devraient exiger des entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux de transport de voyageurs qu'elles participent à un système commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ***et qu'elles respectent l'ensemble des exigences sociales. Le service de billetterie ne devrait pas représenter un obstacle pour les personnes handicapées, les personnes âgées, les familles ou les personnes qui nécessitent une assistance particulière.***

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) En vue de réaliser l'espace ferroviaire unique européen et vu la concurrence dans le secteur, la Commission soutient et encourage activement le dialogue social au niveau de l'Union en vue d'assurer que les travailleurs ferroviaires soient d'avantage protégés de manière pérenne contre les effets indésirables de l'ouverture du marché et que les conditions de travail ne se détériorent pas dans le secteur, ainsi que d'apporter des réponses conjointes aux défis qui découlent de la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire. Dans ce contexte, les incidences de la charge psycho-sociale que le changement implique pour le personnel concerné méritent une attention particulière. Pour ce faire, il convient de prévoir des conditions à l'ouverture des marchés, notamment l'obligation pour les États membres de conclure des conventions collectives s'appliquant sur leur territoire.

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) La Commission garantit l'exécution entière et correcte par les États membres des dispositions de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire¹, notamment leur sécurité.

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 19 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 quater) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure devraient développer, au sein de leur culture de la sécurité, une "culture de l'équité" afin d'encourager activement le personnel à signaler les accidents, les incidents et les accidents évités de justesse liés à la sécurité, sans faire l'objet de sanctions ou de discrimination. Une culture d'équité permet à l'industrie ferroviaire de tirer les leçons des accidents, des incidents et des accidents évités de justesse et d'améliorer ainsi la sécurité ferroviaire pour les travailleurs et les passagers.

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 19 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 quinquies) Le respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos s'appliquant aux conducteurs de locomotives est essentiel pour la sécurité ferroviaire et pour la loyauté de la concurrence. Il y a lieu, dans un marché ferroviaire européen ouvert, où les activités transfrontalières vont croissant, de contrôler et de faire

respecter les temps de travail et de repos. Les autorités nationales de sécurité devraient être chargées de vérifier et de faire respecter ces règles; la Commission devrait proposer des règles et des contrôles réguliers obligatoires. Néanmoins, ce type de contrôle n'est possible qu'au moyen d'un appareil électronique embarqué qui enregistre les temps de conduite et de repos des conducteurs de locomotive.

Amendement 16

Proposition de directive
Considérant 19 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 sexies) À la lumière du développement de l'espace ferroviaire unique européen et de l'ouverture du marché du transport ferroviaire, les États membres devraient avoir recours à des conventions collectives, représentatives, conclues entre partenaires sociaux, sans préjudice du droit national et des conventions collectives déjà en vigueur, afin d'éviter le dumping social et la concurrence déloyale.

Amendement 17

Proposition de directive
Considérant 19 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 septies) Le personnel de bord constitue, au sein du secteur ferroviaire, un groupe professionnel assumant des tâches liées à la sécurité. Traditionnellement, ce personnel exécute des tâches opérationnelles de sécurité sur le réseau ferroviaire et il est chargé du confort et de la sécurité des passagers à bord des trains. Une certification semblable à celle s'appliquant aux

conducteurs de locomotive permet de garantir un haut niveau de qualifications et de compétences, de reconnaître l'importance de ces groupes professionnels pour la sécurité des services ferroviaires, mais également de favoriser la mobilité des travailleurs.

Amendement 18

Proposition de directive

Considérant 19 octies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 octies) La Commission devrait évaluer l'incidence de la présente directive sur le développement du marché du travail pour le personnel des chemins de fer et proposer, le cas échéant, de nouvelles mesures législatives sur la certification du personnel de bord.

Amendement 19

Proposition de directive

Considérant 19 nonies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 nonies) L'autorité nationale de réglementation devrait approuver ou demander de modifier les dispositions relatives au transfert de personnel. Cela peut comprendre l'exercice d'un délai de réflexion pour le personnel à transférer. L'autorité de réglementation, lorsqu'elle prend sa décision, devrait viser à éviter le transfert d'informations sensibles du gestionnaire de l'infrastructure à un autre organe au sein de l'entreprise intégrée.

Amendement 20

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/UE

Article 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

2) "gestionnaire de l'infrastructure", toute entité ou entreprise assurant le développement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau; le développement comprend la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure; l'exploitation de l'infrastructure comprend tous les éléments du processus de répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances; l'entretien comprend les travaux de renouvellement de l'infrastructure et les autres activités de gestion des actifs;

Amendement

2) "gestionnaire de l'infrastructure", toute entité ou entreprise assurant **notamment** le développement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau; le développement comprend la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure; l'exploitation de l'infrastructure comprend tous les éléments du processus de répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances; l'entretien comprend les travaux de renouvellement de l'infrastructure et les autres activités de gestion des actifs;

Justification

Le nouveau libellé de la définition du "gestionnaire de l'infrastructure" précise la fonction du gestionnaire en omettant, en particulier, l'expression "notamment" dans la définition actuelle. La nouvelle liste de fonctions du gestionnaire serait alors exhaustive.

Amendement 21

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point b

Directive 2012/34/UE

Article 3 – point 5

Texte proposé par la Commission

b) le point 5 est supprimé;

Amendement

supprimé

Justification

La suppression du point relatif à la définition du service international de transport pose problème pour les États dotés d'une frontière ferroviaire extérieure avec un pays tiers. Il y a un risque de vide juridique.

Amendement 22

Proposition de directive

Article 1 – point 2

Directive 2012/34/UE

Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. À l'article 6, le paragraphe 2 est supprimé.

supprimé

Justification

La suppression de la disposition permettant l'organisation d'activités de gestion et de services de transport au sein d'une seule et même entreprise, même si la séparation comptable est prévue, est excessive. La suppression de cette disposition est de nature à produire d'importants effets négatifs (administratifs, financiers, juridiques et sociaux) pour plusieurs entreprises ferroviaires opérant de manière efficace et performante sur le marché intérieur.

Amendement 23

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/UE

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres **veillent** à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et soit indépendant de toute entreprise ferroviaire.

Les États membres **restent libres dans leurs moyens pour veiller** à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et soit indépendant de toute entreprise ferroviaire.

Amendement 24

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/UE
Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'il soit organisé en une entité juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire.

Amendement

Pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'il soit organisé en une entité juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire, ***dans les limites nécessaires pour éviter la bureaucratie entre entités et faciliter les investissements dans le réseau, afin d'assurer la réalisation d'un service de qualité sans augmenter les coûts de fonctionnement.***

Amendement 25

Proposition de directive

Article 1 – point 3 – sous-point 2

Directive 2012/34/UE

Article 7 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres veillent également à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées:

Amendement

2. Les États membres veillent également à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées, ***directement ou indirectement:***

Amendement 26

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/UE

Article 7 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) à désigner les membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement un gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct

Amendement

b) à désigner ***le directeur général***, les membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration, ***du directoire*** ou des organes représentant légalement un gestionnaire de l'infrastructure et, dans le

ou indirect, à détenir une quelconque participation financière dans, ou à exercer un quelconque droit sur une entreprise ferroviaire;

même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une quelconque participation financière dans, ou à exercer un quelconque droit sur une entreprise ferroviaire;

Amendement 27

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/UE

Article 7 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne se présente et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut sous-traiter des travaux spécifiques de développement, de renouvellement et d'entretien, sur lesquels il conserve le pouvoir de décision, à des entreprises ferroviaires ou à toute autre entité agissant sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

4. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne se présente et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut sous-traiter des travaux spécifiques de développement, de renouvellement et d'entretien, sur lesquels il conserve le pouvoir de décision, à des entreprises ferroviaires ou à toute autre entité agissant sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure. ***Ces sous-traitances respectent les règles de mise en concurrence et, le cas échéant, des marchés publics. Le gestionnaire de l'infrastructure reste responsable des travaux sous-traités.***

Amendement 28

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/UE

Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Si, à la date d'entrée en vigueur de la ***présente directive***, le gestionnaire de l'infrastructure appartient à une entreprise

Amendement

5. Si le gestionnaire de l'infrastructure appartient à une entreprise verticalement intégrée, les États membres peuvent

verticalement intégrée, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les paragraphes 2 à 4 du présent article. En pareil cas, l'État membre concerné veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle effective par rapport à toute entreprise ferroviaire conformément aux exigences des articles 7 bis à 7 quater.

décider de ne pas appliquer les paragraphes 2 à 4 du présent article. En pareil cas, l'État membre concerné veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle effective par rapport à toute entreprise ferroviaire conformément aux exigences des articles 7 bis à 7 quater.

Justification

Les États membres devraient être autorisés à choisir, également à l'avenir, entre une séparation du gestionnaire d'infrastructure des entreprises ferroviaires et une structure intégrée.

Amendement 29

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/UE

Article 7 ter – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose de son propre personnel et de locaux séparés des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. L'accès aux systèmes d'information est protégé de manière à assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. ***Dans les règles internes ou les contrats signés avec le personnel, les contacts avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont clairement limités aux communications officielles liées à l'exercice des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure qui sont également exercées à l'égard des autres entreprises ferroviaires en dehors de l'entreprise verticalement intégrée.*** Les transferts de personnel autre que le personnel visé au ***point c)*** entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités

Amendement

5. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose de son propre personnel et de locaux séparés des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. L'accès aux systèmes d'information est protégé de manière à assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Les transferts de personnel autre que le personnel visé au ***paragraphe 4*** entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne sont possibles que s'il peut être garanti que les informations sensibles ne seront pas transmises entre eux.

juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne sont possibles que s'il peut être garanti que les informations sensibles ne seront pas transmises entre eux.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut coopérer avec d'autres entités de l'entreprise verticalement intégrée en ce qui concerne le développement de leurs systèmes d'information, à condition qu'il soit garanti que les informations sensibles détenues par le gestionnaire de l'infrastructure sont correctement protégées.

L'autorité de réglementation approuve ou demande de modifier les dispositions concernant la mise en œuvre des premier et second alinéas du présent paragraphe dans le but d'assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

L'autorité de réglementation peut demander à l'entreprise intégrée de lui fournir toute information qui pourrait s'avérer nécessaire.

Justification

La proposition de la Commission est trop normative. L'autorité de réglementation devrait s'assurer qu'en ce qui concerne les locaux, les systèmes informatiques et le personnel, autre que les postes de direction, les dispositions soient telles qu'elles garantissent l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Ces dispositions peuvent varier entre les États membres.

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/UE

Article 7 quinquies – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure créent et organisent des comités de coordination pour chaque réseau. La qualité de membre de ce comité est ouverte au minimum au gestionnaire de l'infrastructure, aux

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure créent et organisent des comités de coordination pour chaque réseau. La qualité de membre de ce comité est ouverte au minimum au gestionnaire de l'infrastructure, aux

candidats connus au sens de l'article 8, paragraphe 3, et, à leur demande, aux candidats potentiels, à leurs organisations représentatives, aux représentants des utilisateurs de services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer et, le cas échéant, aux autorités régionales et locales. Les représentants de l'État membre et l'organisme de contrôle concerné sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.

candidats connus au sens de l'article 8, paragraphe 3, et, à leur demande, aux candidats potentiels, à leurs organisations représentatives – *y compris des représentants de leurs salariés*, aux représentants des utilisateurs de services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer et *des travailleurs du secteur ferroviaire et*, le cas échéant, aux autorités régionales et locales *et à d'autres acteurs éventuels*. Les représentants de l'État membre et l'organisme de contrôle concerné sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/UE

Article 7 sexies – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le réseau participe aux activités de suivi du marché visées à l'article 15 et assure l'évaluation comparative de l'efficacité des gestionnaires de l'infrastructure sur la base d'indicateurs et de critères de qualité communs, tels que la fiabilité, la capacité, la disponibilité, la ponctualité et la sécurité de leurs réseaux, la qualité et l'utilisation des actifs, l'entretien, le renouvellement, les améliorations, les investissements et l'efficacité financière.

Amendement

2. Le réseau participe aux activités de suivi du marché visées à l'article 15 et assure l'évaluation comparative de l'efficacité des gestionnaires de l'infrastructure sur la base d'indicateurs et de critères de qualité communs, tels que la fiabilité, la capacité, la disponibilité, *l'accessibilité*, la ponctualité et la sécurité de leurs réseaux, la qualité et l'utilisation des actifs, l'entretien, le renouvellement, les améliorations, *la coopération transfrontière pour supprimer les goulets d'étranglement*, les investissements et l'efficacité financière.

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – point 6 – sous-point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) Le paragraphe suivant est inséré:
"1 bis. Les États membres peuvent limiter le droit de créer ou de modifier des services de transport de voyageurs au titre de contrats de service public lorsque les contrats de service nouveaux ou modifiés compromettent l'équilibre économique des services existants fournis par des entreprises ferroviaires qui se sont vu octroyer un accès à l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 10, paragraphe 2."

Justification

Les États membres peuvent limiter le droit de créer ou de modifier des contrats de service public si l'organisme de contrôle démontre l'incidence économique potentielle de ces contrats sur un service fourni par un exploitant bénéficiant du libre accès.

Amendement 33

Proposition de directive

Article 1 – point 6 – sous-point b

Directive 2012/34/UE

Article 11 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle concernés visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. ***Ils statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai d'un mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de l'article 38, paragraphe 4:***

Pour déterminer si l'équilibre économique ***ainsi que la disponibilité et la qualité*** d'un contrat de service public serait compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle concernés visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique, ***sociale et environnementale*** objective, ***y compris à une analyse de la situation professionnelle et des conditions d'emploi,*** et fondent leur décision sur des critères préétablis.

L'évaluation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public prend en compte des critères prédéterminés comme les répercussions sur la rentabilité des services qui sont inclus dans le contrat de service public, y compris les répercussions sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué le contrat, la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts ainsi que l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé, qui sont établis par l'autorité de réglementation visée à l'article 55 en conformité avec les mesures de mise en œuvre prévues au paragraphe 4 du présent article. L'évaluation montre si la viabilité des services exploités dans le cadre du contrat de service public est touchée. L'équilibre doit être considéré comme compromis lorsqu'il peut être démontré que la faisabilité économique de l'exploitation de ces services publics, qui assurent un niveau de qualité raisonnable, est menacée.

Conformément à une telle évaluation et à la décision de l'autorité de réglementation compétente, les États membres sont habilités à autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès au service de voyageurs recherché, conformément à l'analyse économique et à la législation de l'Union et aux principes d'égalité et de non-discrimination. L'autorité ou les autorités de réglementation statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai d'un mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de l'article 38, paragraphe 4:

Justification

Les critères qui définissent l'équilibre économique doivent être précisés en détail. Le texte est

inspiré du considérant 21 de la directive 2012/34/UE et des orientations interprétatives de 2010 de la Commission.

Amendement 34

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2012/34/UE

Article 13 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007 et de la directive 2010/40/UE, les États membres **peuvent exiger** que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système d'information et de billetterie intégrée commun pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou **décider** d'habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.

Amendement

1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007 et de la directive 2010/40/UE, les États membres **exigent** que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système d'information et de billetterie intégrée commun pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou **décident** d'habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.

Amendement 35

Proposition de directive

Article 1 – point 7 bis (nouveau)

Directive 2012/34/UE

Article 15 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. À l'article 15, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. La Commission prend les mesures nécessaires en vue d'examiner les conditions techniques, économiques et de travail ainsi que l'évolution du marché des transports ferroviaires de l'Union."

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – point 7 ter (nouveau)

Directive 2012/34/UE

Article 19

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 ter. L'article 19 est modifié comme suit:

a) le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de sécurité et de santé au travail et des conventions collectives, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.";

b) le point suivant est ajouté:

"e) se sont engagées à appliquer les conventions collectives de portée générale ou habituelles dans une branche d'activité, en fonction des conventions existantes dans les États membres, dans les États membres dans lesquels l'entreprise envisage de mener ses activités."

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – point 8

Directive 2012/34/UE

Article 38 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au plus tard 18 mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison en question définie dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public sur la liaison de ce service de transport de voyageurs **soit informée** sans retard et au plus tard dans un délai de cinq jours.

Amendement

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au plus tard 18 mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique, **sociale et environnementale** potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison en question définie dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public sur la liaison de ce service de transport de voyageurs **soient informées** sans retard et au plus tard dans un délai de cinq jours.

Amendement 38

Proposition de directive

Article 1 – point 9

Directive 2012/34/UE

Article 63 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission évalue l'impact de la présente directive sur le secteur ferroviaire et

Amendement

Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission évalue l'impact de la présente directive sur le secteur ferroviaire et

soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre.

soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre. *Cette évaluation tient compte des opinions exprimées par les partenaires sociaux au sein du comité du dialogue social compétent de l'Union.*

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – point 9

Directive 2012/34/UE

Article 63 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

D'ici à 2020, la Commission évalue également si l'organisation du marché du travail au niveau national entrave la poursuite de l'ouverture et de l'intégration du marché et nuit à la qualité des services fournis aux consommateurs. Le cas échéant, la Commission propose de nouvelles mesures législatives pour garantir des conditions de concurrence équitables pour l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – point 9

Directive 2012/34/UE

Article 63 – paragraphe 1 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte en vigueur

Amendement

La Commission devrait évaluer, au plus tard le..., les incidences de la présente directive sur le développement du marché du travail pour le personnel du secteur ferroviaire. La Commission doit proposer, le cas échéant, des mesures sur la*

certification de ce personnel de bord.

** JO: veuillez insérer la date: 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.*

Amendement 41

Proposition de directive Article 2 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Amendement

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive. ***Une synthèse annuelle de ces communications est effectuée par la Commission qui la transmet, dans toutes les langues de travail, au Parlement européen et au Conseil.***

Amendement 42

Proposition de directive Article 3 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Amendement

1. La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. ***Elle fait l'objet d'une consolidation avec la directive qu'elle modifie dans un délai de trois mois à compter de son entrée en vigueur.***

PROCÉDURE

Titre	Modification de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 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		
Références	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 7.2.2013		
Avis émis par Date de l'annonce en séance	EMPL 7.2.2013		
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Frédéric Daerden 25.3.2013		
Examen en commission	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
Date de l'adoption	18.11.2013		
Résultat du vote final	+: -: 0:	32 7 3	
Membres présents au moment du vote final	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Őry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zaroni, Inês Cristina Zuber		
Suppléants présents au moment du vote final	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Suppléante (art. 187, par. 2) présente au moment du vote final	Marita Ulvskog		