



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission du développement régional

2013/0029(COD)

16.10.2013

AVIS

de la commission du développement régional

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: Joachim Zeller

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le rapporteur pour avis salue les propositions de la Commission qui, en réduisant la bureaucratie et en simplifiant l'accès au marché, visent à améliorer la qualité et l'efficacité du transport ferroviaire en Europe et à contribuer ainsi à la création d'un marché intérieur des chemins de fer. Cependant, dans le cadre de la vaste consultation menée, les parties concernées au niveau régional, comme les communautés de transport régional, ont souvent critiqué le fait que les fréquentes modifications de fond et refontes d'actes juridiques ne contribuent pas à l'existence d'un cadre juridique stable et fiable.

La proposition de la Commission en faveur d'une séparation stricte entre l'infrastructure et le transport ne tient pas compte de la situation particulière des nombreuses petites et moyennes infrastructures ferroviaires (par exemple, les chemins de fer locaux, les chemins de fer historiques, les chemins de fer à voie étroite et les chemins de fer portuaires ou miniers), qui se présentent, pour la plupart, sous la forme d'entreprises intégrées, mais qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire européen. Pour ces entreprises, qui emploient souvent moins de 50 salariés, une séparation stricte s'accompagnerait d'un surcroît considérable de dépenses au niveau de l'organisation et de l'exploitation de l'entreprise, rien que pour dupliquer les structures du personnel. Compte tenu de la situation économique généralement précaire des infrastructures ferroviaires régionales, leur existence même s'en verrait menacée.

Le rapporteur pour avis salue le renforcement des responsabilités du gestionnaire de l'infrastructure ainsi que la mise en place de comités de coordination pour surveiller les activités des gestionnaires ainsi renforcés. À cet égard, il faut veiller à ce que les autorités communales soient associées de manière systématique et pas seulement "le cas échéant". Ce renforcement doit également avoir pour conséquence que le gestionnaire de l'infrastructure désigne un interlocuteur compétent chargé des relations avec les collectivités locales et régionales.

Le rapporteur pour avis appuie également la proposition de la Commission concernant la coopération des gestionnaires de l'infrastructure au sein d'un réseau européen dans le but de concrétiser le réseau transeuropéen de transport, indispensable pour résoudre les problèmes du transport transfrontalier.

Le rapporteur pour avis est également favorable à un renforcement des compétences des organismes de contrôle. Les collectivités locales et régionales doivent cependant disposer d'un délai raisonnable pour pouvoir présenter une demande d'analyse de l'atteinte à l'équilibre économique d'un service.

Le rapporteur pour avis salue la proposition qui suggère que les revenus du gestionnaire de l'infrastructure ne puissent être utilisés que pour financer les activités professionnelles de celui-ci. Si les versements de dividendes restent possibles, leur ampleur devrait être réglementée. Les versements de dividendes qui équivalent à un transfert de bénéfices ne devraient pas être autorisés. Le fait que le simple soupçon d'avoir enfreint les règles donne lieu à des sanctions et à une limitation des droits d'accès au marché n'est pas conforme au principe de proportionnalité. L'exclusion immédiate en raison d'un simple soupçon punirait l'entreprise de manière préventive et nuirait en fin de compte à la concurrence. Une interdiction de transférer le personnel occupant des postes de direction entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires dans des entreprises liées constitue également une restriction disproportionnée pour les entreprises ainsi que leurs salariés. En outre, cette

interdiction est irréalisable, dans la mesure où elle aurait pour conséquence une perte considérable de savoir-faire et d'expérience professionnelle acquise au cours de nombreuses années.

Les régions signalent souvent des problèmes de coordination entre les entreprises ferroviaires et les autorités locales compétentes en ce qui concerne les systèmes de billetterie, surtout dans des gares exploitées par des entreprises ferroviaires établies. Un système de billetterie harmonisé contribue à l'ouverture du marché dans un marché axé sur la concurrence. L'obligation de contribuer à un système d'information national est susceptible d'accroître le caractère attrayant des transports en commun. Les collectivités locales doivent être associées à la résolution de ces problèmes.

AMENDEMENTS

La commission du développement régional 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 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 l'équilibre économique de ces contrats de service public ***ou la qualité du service qu'ils fournissent*** et où l'agrément est accordé par l'organisme de contrôle compétent.

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 bis) Pour déterminer si la qualité du service fourni dans le cadre d'un contrat de service public est affectée par un service en accès libre sur le même réseau, les organismes de contrôle devraient notamment prendre en compte les effets de réseau, le maintien des correspondances et la ponctualité.

Amendement 3

Proposition de directive Article 1 – point 3 Directive 2012/34/CE Article 7 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les entreprises verticalement intégrées qui exploitent les projets d'investissement spécifiques conformément à l'article 32, paragraphe 3, de la présente directive et dont les services se trouvent en concurrence directe avec d'autres modes de transport ne sont pas soumises à l'article 7, ni aux articles 7 bis à 7 quater.

Justification

Les "projets d'investissement spécifiques", qui ne sont rentables qu'à très long terme, doivent être exclus du champ d'application de l'article 7 et des articles 7 bis à 7 quater.

Amendement 4

Proposition de directive Article 1 – point 4 Directive 2012/34/CE Article 7 bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les revenus du gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent pas être utilisés pour financer d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée mais uniquement pour financer les activités du gestionnaire de l'infrastructure et verser des dividendes au propriétaire ultime de l'entreprise verticalement intégrée. Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut accorder de prêts à aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne peut accorder de prêts au gestionnaire de l'infrastructure. Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques au gestionnaire de l'infrastructure sont effectués par contrat et rémunérés aux prix du marché. La dette attribuée au gestionnaire de l'infrastructure est clairement séparée de la dette attribuée aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et le service de ces dettes est assuré séparément. Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect de ces dispositions et de permettre la séparation des circuits financiers du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Amendement

3. Les revenus du gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent pas être utilisés pour financer d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée mais uniquement pour financer les activités du gestionnaire de l'infrastructure et verser des dividendes **adéquats** au propriétaire ultime de l'entreprise verticalement intégrée. **Les transferts de bénéfices ne sont pas autorisés.** Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut accorder de prêts à aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne peut accorder de prêts au gestionnaire de l'infrastructure. Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques au gestionnaire de l'infrastructure sont effectués par contrat et rémunérés aux prix du marché. La dette attribuée au gestionnaire de l'infrastructure est clairement séparée de la dette attribuée aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et le service de ces dettes est assuré séparément. Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect de ces dispositions et de permettre la séparation des circuits financiers du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Justification

L'interdiction de transférer des bénéfices devrait être exprimée encore plus clairement dans le texte. Si les versements de dividendes restent possibles, leur ampleur devrait être réglementée. Les versements de dividendes qui équivalent à un transfert de bénéfices ne devraient pas être autorisés.

Amendement 5

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

3. Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil de surveillance qui est composé de représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée.

Amendement

3. Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil de surveillance qui est composé de représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée ***et de représentants des collectivités locales et régionales compétentes, pour le cas où ces dernières n'y sont pas encore représentées.***

Justification

Les collectivités locales et régionales sont des acteurs importants du système ferroviaire. Pour cette raison, il convient de les intégrer dans les organes de décision et de contrôle du gestionnaire de l'infrastructure, qui se trouve naturellement dans une position de monopole. Les collectivités territoriales sont l'élément de liaison entre les gestionnaires et les clients ultimes, dont ils connaissent bien les besoins.

Amendement 6

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

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

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. 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 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.**

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 juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont possibles. **Cependant, le personnel concerné est tenu de respecter le secret professionnel concernant ses activités antérieures, conformément aux pratiques du droit commercial.**

Justification

Il est disproportionné et contestable sur le plan constitutionnel de limiter à ce point la mobilité interne du personnel d'un groupe. Des délais de carence et d'autres obstacles à la transmission d'informations suffisent pour éviter que des informations sensibles ne circulent d'une filiale à une autre. Sinon, cela aurait pour conséquence une perte considérable de savoir-faire et d'expérience professionnelle.

Amendement 7

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Les membres des conseils de surveillance ou d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne détiennent aucune participation dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ni n'en reçoivent directement ou indirectement aucun avantage financier. Les éléments de leur rémunération fondés sur les performances ne dépendent pas des résultats d'activité d'autres entités juridiques au sein de

Amendement

7. Les membres des conseils de surveillance ou d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure, **de même que son personnel ayant accès à des informations confidentielles**, ne détiennent aucune participation dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ni n'en reçoivent directement ou indirectement aucun avantage financier. Les éléments de leur rémunération fondés sur les performances

l'entreprise verticalement intégrée ou d'entités juridiques qu'elle contrôle, mais exclusivement de ceux du gestionnaire de l'infrastructure.

ne dépendent pas des résultats d'activité d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ou d'entités juridiques qu'elle contrôle, mais exclusivement de ceux du gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement 8

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 quater – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission est habilitée à réclamer toutes les informations nécessaires dans un délai raisonnable à l'État membre dans lequel l'entreprise verticalement intégrée est établie. Elle consulte l'organisme ou les organismes de contrôle concernés et, le cas échéant, le réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57.

Amendement

2. La Commission est habilitée à réclamer toutes les informations nécessaires dans un délai raisonnable à l'État membre dans lequel l'entreprise verticalement intégrée est établie. Elle consulte l'organisme ou les organismes de contrôle concernés, **les autorités compétentes** et, le cas échéant, le réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57.

Justification

Conformément au principe de subsidiarité et compte tenu des caractéristiques du système ferroviaire, l'implication de l'échelon local est indispensable.

Amendement 9

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 quater – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres peuvent limiter les droits d'accès prévus à l'article 10 aux entreprises ferroviaires qui font partie de l'entreprise verticalement intégrée à laquelle appartient le gestionnaire de l'infrastructure concerné si la

Amendement

supprimé

Commission informe les États membres qu'aucune demande n'a été introduite conformément au paragraphe 1 ou en attendant que la Commission examine la demande ou si elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, que:

(a) les demandes d'informations formulées par la Commission conformément au paragraphe 2 n'ont pas reçu de réponse satisfaisante, ou

(b) le gestionnaire de l'infrastructure concerné ne répond pas aux exigences des articles 7 bis et 7 ter, ou

(c) la mise en œuvre des exigences des articles 7 bis et 7 ter est insuffisante pour garantir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et l'absence de distorsions de concurrence dans l'État membre dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure concerné est établi.

Justification

Tant qu'aucune demande de vérification de l'indépendance n'a été formulée ou que la Commission ne s'est pas encore prononcée sur une telle demande, il ne faudrait pas infliger de sanctions, conformément à la pratique du droit. Le fait qu'une présomption d'infraction suffise est disproportionné. En cas de manque d'informations, les instruments habituels relatifs aux procédures en manquement sont suffisants. L'exclusion immédiate en raison d'un simple soupçon punirait l'entreprise de manière préventive et nuirait en fin de compte à la concurrence.

Amendement 10

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

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

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.

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, **aux représentants des travailleurs du secteur ferroviaire** et aux autorités régionales et locales **concernées**. 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.

Justification

Les collectivités régionales et locales sont des acteurs importants de la politique des transports et, par conséquent, doivent être associées systématiquement et pas seulement "le cas échéant". C'est la raison pour laquelle elles doivent faire partie du comité de coordination.

Amendement 11

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 quinquies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le comité de coordination établit des règles de procédure comprenant, entre autres, les règles de participation aux réunions et la fréquence de celles-ci, qui doit être d'au moins une fois par trimestre. Chaque année, un rapport sur les travaux du comité de coordination est soumis au gestionnaire de l'infrastructure, à l'État membre, à l'organisme de contrôle concernés et à la Commission, en faisant état des différents points de vue adoptés par les membres du comité.

Amendement

3. Le comité de coordination établit des règles de procédure comprenant, entre autres, les règles de participation aux réunions et la fréquence de celles-ci, qui doit être d'au moins une fois par trimestre, **ainsi que les règles relatives à la consultation régulière des représentants des utilisateurs de services de transport de marchandises et de passagers, qui doit avoir lieu au moins une fois par an.** Chaque année, un rapport sur les travaux du comité de coordination est soumis au gestionnaire de l'infrastructure, à l'État

membre, à l'organisme de contrôle concernés et à la Commission, en faisant état des différents points de vue adoptés par les membres du comité.

Amendement 12

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 quinquies – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Le gestionnaire de l'infrastructure désigne dans ses rangs un représentant, qui sera chargé des relations avec les collectivités locales et régionales. Ce représentant doit être en mesure de répondre, au nom du gestionnaire de l'infrastructure, aux questions des collectivités locales et régionales dans un délai de cinq jours.

Justification

Le renforcement des compétences du gestionnaire de l'infrastructure doit s'accompagner d'un renforcement des responsabilités de celui-ci au niveau international, par l'intermédiaire du réseau des gestionnaires de l'infrastructure, mais également au niveau local. Le représentant, qui fait fonction de point de contact central, doit être en mesure de répondre rapidement aux questions des collectivités locales et régionales.

Amendement 13

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 sexies – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les États membres ***veillent à ce*** que les gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau destiné à développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union, notamment en vue d'assurer une

1. Les États membres ***exigent, dans un délai de deux ans après la transposition de la présente directive,*** que les gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau destiné à développer

mise en œuvre rapide et efficace du réseau transeuropéen de transport, notamment les corridors du réseau central, les corridors de fret ferroviaire en vertu du règlement (UE) n° 913/2010 et le plan de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) fixé par la décision 2012/88/UE.

l'infrastructure ferroviaire de l'Union, notamment en vue d'assurer une mise en œuvre rapide et efficace du réseau transeuropéen de transport, notamment les corridors du réseau central, les corridors de fret ferroviaire en vertu du règlement (UE) n° 913/2010 et le plan de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) fixé par la décision 2012/88/UE, ***ainsi que l'efficacité de la coopération régionale transfrontalière dans le transport ferroviaire.***

Justification

Le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure permettra d'aborder les problèmes relatifs à l'exploitation ferroviaire transfrontalière au niveau approprié. Les collectivités locales doivent également être associées.

Amendement 14

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 sexies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

La Commission peut arrêter des mesures fixant les principes et pratiques communs du réseau, notamment pour garantir la cohérence de l'évaluation comparative des performances, et les procédures à suivre pour la coopération au sein du réseau. Ces mesures sont adoptées au moyen d'un acte d'exécution conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 3.»

Amendement

La Commission peut, le cas échéant, formuler des propositions législatives visant à améliorer la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure membres du réseau.

Amendement 15

Proposition de directive

Article 1 – point 6 – sous-point a

Texte proposé par la Commission

‘1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent la même liaison ou une liaison alternative si l'exercice de ce droit compromet l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.»;

Amendement

‘1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent la même liaison ou une liaison alternative si l'exercice de ce droit compromet l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question ***ou s'il porte atteinte à la qualité du service fourni.***

Amendement 16

Proposition de directive

Article 1 – point 6 – sous-point b

Directive 2012/34/CE

Article 11 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

«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:

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, ***en tenant compte de l'effet cumulé des services fournis en accès libre.*** Ils statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai ***de deux 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:

Amendement 17

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2012/34/CE

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. **Lors de la mise** en place **d'un** tel système, 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. **Les représentants des collectivités locales et régionales sont présents au sein de cette personne morale ou de ce groupement et participent pleinement à ses décisions.**

Justification

Les régions signalent souvent des problèmes survenus dans le système de billetterie dans les gares exploitées par des entreprises ferroviaires établies. L'objectif des régions est d'harmoniser le système de billetterie sur un marché concurrentiel. L'obligation de participer à un système d'information national peut contribuer à renforcer l'attrait des transports en commun. Les autorités locales doivent, dans ce contexte, être présentes au sein des organes de gestion de ce système.

Amendement 18

Proposition de directive

Article 1 – point 8

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 **12 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 19

Proposition de directive

Article 1 – point 8 bis (nouveau)

Directive 2012/34/CE

Article 56 – paragraphe 1 – points h et i (nouveaux)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. *À l'article 56, paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés:*

h) les travaux d'entretien planifiés;

i) les travaux d'entretien non planifiés;

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	REGI 7.2.2013
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Joachim Zeller 19.2.2013
Date de l'adoption	14.10.2013
Résultat du vote final	+: 29 -: 0 0: 3
Membres présents au moment du vote final	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Edvard Kožušník, Ivana Maletić