



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2013/0029(COD)

26.9.2013

AMENDEMENTS 37 - 316

Projet de rapport
Saïd El Khadraoui
(PE513.018v01-00)

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

Proposition de directive
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

AM\1004447FR.doc

PE516.896v02-00

FR

Unie dans la diversité

FR

AM_Com_LegReport

Amendement 37
Marita Ulvskog

Proposition de directive

–

Proposition de rejet

Le Parlement européen rejette la proposition de la Commission.

Or. sv

Amendement 38
Sabine Wils, Jacky Hénin

Projet de résolution législative
Paragraphe 1

Projet de résolution législative

Amendement

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

1. rejette la proposition de la Commission;

Or. en

Justification

La directive 2012/34/UE du 21.11.2012 a déjà établi un partage des tâches viable entre les différents acteurs du secteur ferroviaire: la plus grande partie de ses dispositions doivent être transposées dans la législation nationale avant le 16 juin 2015 et la Commission fournira alors au Parlement européen et au Conseil un rapport de suivi sur l'évaluation de l'efficacité des modifications de la directive refondue. Tout changement serait prématuré et contreproductif en termes de sécurité juridique, tant pour les entreprises ferroviaires que pour les employés du secteur.

Amendement 39
Jean-Jacob Bicep
au nom du groupe Verts/ALE
Isabelle Durant

Proposition de directive
Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) Au cours de la décennie écoulée, la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs a été insuffisante pour accroître sa part modale par rapport à l'automobile et au transport aérien. La part modale de 6 % que représente le transport de voyageurs par chemin de fer dans l'Union européenne est restée relativement stable. Les services de transport ferroviaire de voyageurs n'ont pas suivi le rythme de l'évolution des besoins sur les plans de l'offre ou de la qualité.

Amendement

(1) Au cours de la décennie écoulée, **le réseau autoroutier européen a augmenté de 27% alors que le réseau ferroviaire utilisé a diminué de 2%. Par ailleurs,** la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs a été insuffisante pour accroître sa part modale par rapport à l'automobile et au transport aérien. La part modale de 6 % que représente le transport de voyageurs par chemin de fer dans l'Union européenne est restée relativement stable **et** les services de transport ferroviaire de voyageurs n'ont pas suivi le rythme de l'évolution des besoins sur les plans de l'offre ou de la qualité.

Or. fr

Amendement 40
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) Au cours de la décennie écoulée, la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs a été **insuffisante** pour accroître sa part modale **par rapport à l'automobile et au transport aérien. La part modale de 6 % que représente** le transport de voyageurs par chemin de fer dans l'Union européenne est restée relativement stable. Les services de transport ferroviaire de voyageurs n'ont pas suivi le rythme de l'évolution des besoins sur les plans de l'offre ou de la qualité.

Amendement

(1) Au cours de la décennie écoulée, la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs a été **suffisante** pour accroître sa part modale **dans le transport terrestre, en moyenne, dans l'UE-15, tandis que cette même moyenne n'a pas été atteinte dans les États membres qui ont rejoint l'Union en 2004, en 2007 et en 2013. Il n'existe pas de corrélation entre les changements dans la part modale des transports ferroviaires et les structures de gouvernance en place dans les différents États membres.**

Or. en

Justification

Eurostat fait état des chiffres suivants concernant la part du transport ferroviaire dans les transports terrestres: UE-15: 2001: 6.7 %, 2010: 7.4 % - nouveaux États membres: 2001: 7.4 %, 2010: 5.1 %. Dans certains États membres, la part modale a chuté tandis que dans d'autres, on a constaté une forte augmentation. Toutefois, il n'existe pas de corrélation ni de faits permettant de prouver un lien de cause à effet entre la structure de gouvernance et la part modale.

Amendement 41 Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) La part modale insuffisante du rail en Europe trouve ses causes, notamment, dans l'existence d'une concurrence déloyale avec les autres modes de transports, d'une volonté politique insuffisante de développer le transport ferroviaire et des investissements trop faibles dans les réseaux ferroviaires.

Or. fr

Amendement 42 Gilles Pargneaux

Proposition de directive Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) Un bilan de ces dispositions mises en œuvre devrait être réalisé en termes de contrôle de qualité des services fournis sur la base d'éléments factuels, des niveaux d'offres et de fréquentation, et des coûts et tarifs pratiqués.

Or. fr

Justification

Il importe de prévoir une analyse précise des conséquences de la libéralisation en Europe, en termes de résultat économiques, sociaux, et environnementaux.

Amendement 43 **Jean-Jacob Bicep**

Proposition de directive **Considérant 2 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) Le développement d'un espace ferroviaire unique européen est fortement dépendant de l'application effective et complète, dans tous les États-membres, des législations adoptées et ce, dans les délais requis. Compte tenu des insuffisances constatées dans ce domaine, les États-membres devraient veiller scrupuleusement à la mise en œuvre des législations européennes.

Or. fr

Amendement 44 **Jean-Jacob Bicep**

Proposition de directive **Considérant 3**

Texte proposé par la Commission

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

(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*.

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 *l'augmentation de la part modale du rail et l'amélioration de la qualité des services ferroviaires fournis*.

Or. fr

Justification

L'égal accès au réseau n'est pas une fin en soi, l'objectif politique qui devrait être celui de cette directive doit être l'augmentation de la part modale du rail et l'amélioration de la qualité des transports ferroviaires

Amendement 45

Sabine Wils, Jacky Hénin

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.

Or. en

Justification

Il n'existe pour l'instant aucune évaluation des incidences de la directive 2012/34/UE: les États membres disposent d'un délai de transposition fixé au 16.6.2015 et ce n'est qu'ensuite que la Commission fournira des rapports de suivi. En outre, aucune évaluation sociale et économique fiable n'a été fournie sur les incidences antérieures de l'ouverture et de la libéralisation des marchés ferroviaires.

Amendement 46 **Oldřich Vlasák**

Proposition de directive **Considérant 3 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) L'achèvement de l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union devrait être considéré comme essentiel, afin que les transports ferroviaires puissent devenir une alternative crédible aux autres modes de transport en termes de prix et de qualité.

Or. en

Amendement 47 **Georges Bach**

Proposition de directive **Considérant 4**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4) En vertu de la directive 2012/34/UE, la Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de

supprimé

l'infrastructure et l'exercice des activités de transport.

Or. fr

Justification

Pas de valeur ajoutée.

Amendement 48
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4) En vertu de la directive 2012/34/UE, la Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport.

supprimé

Or. en

Justification

Considérant inutile et redondant qui ne fait que rappeler la clause de réexamen prévue par la directive 2012/34/UE.

Amendement 49
Gesine Meissner

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) En vertu de la directive 2012/34/UE, la Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport.

Amendement

(4) En vertu de la directive 2012/34/UE, la Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès **à l'infrastructure non discriminatoire et économiquement le plus rentable, y compris** à l'infrastructure **en charge des ventes**, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport.

Or. en

Justification

Pour les nouveaux arrivants qui n'exploitent que quelques trains par jour, il est peu efficace de mettre en place des bureaux de vente et des distributeurs de billets coûteux, à des taux commerciaux décidés par le propriétaire de la gare, qui peut être la société holding de l'exploitant ferroviaire historique.

Amendement 50

Philippe De Backer, Ramon Tremosa i Balcells

Proposition de directive

Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) L'ouverture du marché aux transports nationaux de voyageurs aura des répercussions positives sur le fonctionnement du marché européen des transports ferroviaires; il en résultera davantage de flexibilité et d'opportunités pour les entreprises et les passagers. Le personnel ferroviaire bénéficiera également de cette ouverture qui lui offrira davantage de possibilités de fournir des services à de nouveaux

acteurs sur le marché. Le personnel expérimenté peut représenter une valeur ajoutée pour les nouveaux acteurs, avec pour conséquence de meilleures conditions de travail.

Or. en

Amendement 51
Philippe De Backer

Proposition de directive
Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) 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.

Or. en

Amendement 52
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.

supprimé

Amendement 53
Georges Bach

Proposition de directive
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.

supprimé

Or. en

Justification

Cette séparation des fonctions est inutile.

Amendement 54
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.

supprimé

Or. en

Justification

Rien ne prouve clairement la nécessité d'une telle réforme.

Amendement 55

Isabelle Durant

Proposition de directive

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.

supprimé

Or. en

Justification

L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel et elle est habituellement financée en partie par l'argent public. Pour ces raisons, il est essentiel que l'État ou l'autorité compétente conserve la possibilité d'exercer un contrôle, directement ou par l'établissement d'un ou de plusieurs organes de surveillance ou exécutifs, sur la planification du réseau, la planification des investissements, la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure.

Amendement 56

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées

(6) Sauf les cas de partenariats public-privé et sans préjudice de leur compétence en matière de planification et de financement de l'infrastructure, les États membres devraient également veiller à ce

d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure *proprement dit*.

que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure.

Or. fr

Justification

L'élargissement des compétences du gestionnaire de l'infrastructure ne doit pas écarter la possibilité pour les États membres ou des gestionnaires de l'infrastructure de recourir aux partenariats public-privé, qu'ils portent sur tout ou partie des missions de construction, d'entretien, voire d'exploitation de l'infrastructure, ou qu'ils englobent également, dans des cas spécifiques, l'exploitation de services de transport sur cette infrastructure.

Amendement 57

Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.

Amendement

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit ***ou par l'organisme indépendant concerné comme le prévoit la législation nationale.***

Or. en

Justification

Plusieurs États membres, de même que la Suisse, prévoient actuellement une séparation des fonctions par le recours à des organismes indépendants ad hoc.

Amendement 58

Artur Zasada, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposition de directive

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.

Amendement

(6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit, ***ce qui n'empêche pas l'existence, dans un État membre, de plusieurs gestionnaires opérant sur des lignes ferroviaires déterminées ou des tronçons de celles-ci.***

Or. pl

Justification

La nouvelle formulation proposée pour la définition du gestionnaire de l'infrastructure visée à l'article 3, point 2, de la directive 2012/34/UE peut susciter des doutes quant à la possibilité d'avoir plusieurs gestionnaires dans un État membre.

Amendement 59

Ismail Ertug

Proposition de directive

Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Afin d'assurer dans l'espace ferroviaire européen une concurrence loyale et suffisante, il importe de promouvoir non seulement un accès non discriminatoire aux infrastructures, mais aussi l'intégration des réseaux ferroviaires nationaux et un renforcement des organismes de contrôle. Ce

renforcement implique aussi bien l'extension des compétences des organismes de contrôle responsables que l'instauration d'un réseau d'organismes de contrôle appelé à devenir ultérieurement un acteur central de la régulation du marché ferroviaire.

Or. de

Amendement 60

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 61

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(7) Sans préjudice des compétences des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure, les problèmes transfrontaliers devraient être réglés de manière efficiente entre les gestionnaires de l'infrastructure des différents États membres par la création d'un réseau européen de gestionnaires de l'infrastructure.

Justification

L'unification poussée des fonctions et attributions du gestionnaire de l'infrastructure ne doit pas remettre en cause l'intervention des Etats membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure.

Amendement 62

Phil Bennion, Philippe De Backer

Proposition de directive

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(7) Les problèmes transfrontaliers, ***tels que les frais d'accès aux voies***, devraient être réglés de manière efficiente entre les gestionnaires de l'infrastructure des différents États membres par la création d'un réseau européen de gestionnaires de l'infrastructure.

Or. en

Justification

Il est nécessaire que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent dans le domaine des frais d'accès aux voies afin d'encourager les entreprises ferroviaires à exercer leurs activités sur des itinéraires transfrontaliers.

Amendement 63

Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Les problèmes transfrontaliers devraient être réglés de manière efficiente entre les gestionnaires de l'infrastructure

Amendement

(7) Les problèmes transfrontaliers devraient être réglés de manière efficiente entre les gestionnaires de l'infrastructure ***ou***

des différents États membres par *la création d'un réseau européen de* gestionnaires de l'infrastructure.

les organismes indépendants des différents États membres par *le biais d'une coopération renforcée des* gestionnaires de l'infrastructure.

Or. en

Justification

Amendement cohérent avec l'amendement à l'article 7 viciés (nouveau).

Amendement 64
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.

supprimé

Or. fr

Amendement 65
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.

supprimé

Or. en

Justification

L'égalité de l'accès peut être garantie par d'autres mesures.

Amendement 66
Isabelle Durant

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir

supprimé

l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.

Or. en

Justification

En vertu de la législation en vigueur, les fonctions essentielles doivent être séparées de toute entreprise ferroviaire, en tant que telle ou détenue par un gestionnaire de l'infrastructure qui est lui-même séparé de toute entreprise ferroviaire. Le cas échéant, la non-discrimination peut être contrôlée par un régulateur fort tel qu'une obligation de résultats plutôt que par une obligation de moyens, et isoler le gestionnaire du réseau de toutes les entreprises ferroviaires peut et devrait être évité dans la mesure où cela ne peut qu'entraîner des coûts de transaction inutiles, des pertes de synergie et des objectifs mal coordonnés.

Amendement 67
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces

supprimé

structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.

Or. en

Justification

La Commission part du principe que les structures intégrées engendrent forcément des conflits d'intérêt, alors qu'il semble que ce ne soit jamais le cas avec les structures non intégrées. En outre, elle présuppose qu'il existe un rapport de cause à effet entre les conflits d'intérêt et les comportements discriminatoires, tandis que pour lutter contre ces comportements mêmes, l'organisme de contrôle pourrait être renforcé plutôt que d'appliquer des réformes structurelles.

**Amendement 68
Gilles Pargneaux**

**Proposition de directive
Considérant 8**

Texte proposé par la Commission

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts **résultant de structures intégrées regroupant** la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à **l'infrastructure** ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. **Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.**

Amendement

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts **entre** la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à **l'infrastructure** ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Or. fr

Justification

L'objectif de non-discrimination ne doit pas préjuger des moyens et de l'organisation sectorielle qui doit être retenue au niveau communautaire pour y parvenir et, notamment, cela ne doit pas exclure que le gestionnaire d'infrastructure appartienne à un groupe exerçant par ailleurs des activités ferroviaires.

Amendement 69 **Oldřich Vlasák**

Proposition de directive **Considérant 8**

Texte proposé par la Commission

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.

Amendement

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché, ***ainsi que la rémunération du personnel et d'autres avantages susceptibles d'être à l'origine d'un traitement préférentiel eu égard à l'un des concurrents.***

Or. en

Amendement 70 **Hubert Pirker**

Proposition de directive **Considérant 8**

Texte proposé par la Commission

(8) En vue de **garantir** l'égalité de l'accès à l'infrastructure, **les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une** condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. **Cela devrait également éliminer** le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit **également** à des distorsions du marché.

Amendement

(8) En vue **d'assurer** l'égalité de l'accès à l'infrastructure, **l'organisme national de contrôle, qui est indépendant dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions à l'égard de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat, joue un rôle essentiel. Par conséquent, il doit être doté des capacités requises à cette fin. Une concurrence loyale ne peut être garantie que de cette manière. Le contrôle indépendant est une** condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. **En outre, il convient d'éliminer** le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit à des distorsions du marché.

Or. de

Justification

Une concurrence loyale dans le transport de voyageurs par chemin de fer suppose un contrôle indépendant et non le démantèlement des structures existantes. Comme ce fut le cas lors du débat sur la révision du premier "paquet" ferroviaire, il importe de mettre l'accent non pas sur la diversité des modèles d'entreprise mais sur l'existence d'un régulateur puissant et efficace.

Amendement 71

Ismail Ertug, Bogusław Liberadzki, Georges Bach, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts

Amendement

(8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les **structures intégrées**

résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport *devraient être supprimés*. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.

devraient être conçues de telle sorte qu'il ne se produise pas de conflits d'intérêts *entre* la gestion des infrastructures et les activités de transport. Seule la suppression des *éventuelles* incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.

Or. de

Amendement 72
Georges Bach

Proposition de directive
Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) Considérant l'hétérogénéité des réseaux en termes de taille et de densité, ainsi que la variété des structures organisationnelles des pouvoirs nationaux et locaux ou régionaux et de leurs expériences respectives acquises lors du processus d'ouverture du marché, chaque État membre doit disposer d'une flexibilité suffisante pour organiser son réseau de telle sorte qu'une combinaison de services à accès ouvert et de services réalisés au titre de contrats de service publics puisse être réalisée afin d'assurer une haute qualité de services facilement accessibles pour tous les voyageurs.

Or. fr

Amendement 73
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.

supprimé

Or. fr

Amendement 74
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant

supprimé

l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.

Or. en

Justification

Ce qui compte, c'est ce que l'organisme de contrôle est habilité à faire. Les décisions relatives à la maintenance peuvent être soumises à un contrôle réglementaire. En ce qui concerne les investissements, ils sont principalement du ressort des États membres, et ce n'est donc pas un bon exemple.

Amendement 75

Ismail Ertug, Bogusław Liberadzki, Georges Bach, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de

supprimé

l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.

Or. de

Amendement 76
Isabelle Durant

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions

supprimé

pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.

Or. en

Justification

En vertu de la législation en vigueur, les fonctions essentielles doivent être séparées de toute entreprise ferroviaire, en tant que telle ou détenue par un gestionnaire de l'infrastructure qui est lui-même séparé de toute entreprise ferroviaire. Le cas échéant, la non-discrimination peut être contrôlée par un régulateur fort tel qu'une obligation de résultats plutôt que par une obligation de moyens, et isoler le gestionnaire du réseau de toutes les entreprises ferroviaires peut et devrait être évité dans la mesure où cela ne peut qu'entraîner des coûts de transaction inutiles, des pertes de synergie et des objectifs mal coordonnés.

Amendement 77 **Gilles Pargneaux**

Proposition de directive **Considérant 9**

Texte proposé par la Commission

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de

l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées *d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.*

l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées *dans des conditions qui garantissent un accès non discriminatoire au réseau, grâce à la mise en place de mesures de sauvegarde proportionnées à la criticité des fonctions. Ainsi, si les fonctions essentielles doivent faire l'objet de mesures de sauvegarde fortes dans la mesure où leur exercice conditionne directement l'accès non discriminatoire au réseau, les autres fonctions (circulations, entretien du réseau, renouvellement et développement) qui doivent être prises en charge par un gestionnaire d'infrastructure unifié, doivent pouvoir être traitées différemment dans la mesure où leur exercice est moins sensible du point de vue de l'accès non discriminatoire au réseau ; où elles sont au cœur du fonctionnement intégré du système de transport (conformément à la particularité du système ferroviaire rappelée supra) et nécessitent de ce fait des liens étroits avec les entreprises ferroviaires ; et en raison du rôle déterminant des États en ce qui concerne les choix d'investissements.*

Or. fr

Justification

Les fonctions essentielles doivent incontestablement faire l'objet de mesures de sauvegarde fortes dans la mesure où leur exercice conditionne directement l'accès non discriminatoire au réseau. Les autres fonctions (circulations, entretien du réseau, renouvellement et développement) qui doivent être prises en charge par un gestionnaire d'infrastructure unifié doivent pouvoir être traitées différemment dans la mesure où leur exercice est moins sensible du point de vue de l'accès non discriminatoire au réseau et en raison du rôle des États en ce qui concerne les choix d'investissements.

Amendement 78
Phil Bennion, Philippe De Backer

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent **uniquement** sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière **d'accès aux services de billetterie, aux gares et aux dépôts**, d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.

Or. en

Justification

Un accès inéquitable aux billetteries, aux gares et aux dépôts est souvent la cause de discriminations.

Amendement 79
Karim Zéribi

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées *d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.*

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées *dans les conditions garantissant un accès non discriminatoire au réseau, par la mise en place de mesures de sauvegarde graduelles qui tiennent néanmoins compte de la sensibilité de chacune d'entre elles, au regard d'un fonctionnement optimal du secteur.*

Or. fr

Amendement 80
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent **uniquement** sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la

Amendement

(9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision

prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. ***Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.***

relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure.

Or. en

Justification

Cet ajout visant à étendre les exigences de séparation est inutile et prête à confusion. Les investissements, par exemple, sont essentiellement du ressort des États membres, ainsi que le mandat relatif au contrat de service effectif et au développement ferroviaire que les gouvernements des États membres vont négocier avec les gestionnaires de l'infrastructure.

Amendement 81

Dominique Riquet, Dominique Vlasto, Philippe De Backer

Proposition de directive

Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde de la directive 2013/34/UE, visant à garantir l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, les entreprises verticalement intégrées pourraient utiliser leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein.

Amendement 82**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada****Proposition de directive****Considérant 10***Texte proposé par la Commission**Amendement*

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.

supprimé

Or. en

Justification

Essayer d'exclure totalement un certain type de risque est généralement une façon peu judicieuse et inefficace de concevoir une politique, parce que d'autres considérations, telles que la performance économique, sont alors écartées à tort.

Amendement 83

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas ***totalement*** la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse ***détenir un pouvoir*** sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. ***Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.***

Amendement

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas la possibilité de conserver ***ou de mettre en place*** une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse ***exercer un contrôle exclusif*** sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure ***lorsque des pratiques discriminatoires envers les entreprises ferroviaires concurrentes résultent de ce contrôle. La définition de règles d'étanchéité appropriées dans le financement respectif des activités de gestionnaire de l'infrastructure et d'opérateur ferroviaire peut aussi concourir à cet objectif de non-discrimination.***

Or. fr

Justification

La proposition législative identifie deux modèles d'organisation. En réserver l'un à certains États membres plutôt qu'à d'autres pourrait être perçu comme discriminant et contraire au principe de subsidiarité. Le texte devrait donc évoluer pour offrir la possibilité aux États membres, à tout moment d'opter pour tout modèle d'organisation sectorielle d'effet équivalent, c'est-à-dire garantissant à toute entreprise ferroviaire un accès non discriminatoire à l'infrastructure.

Amendement 84

Dominique Riquet, Dominique Vlasto, Philippe De Backer

Proposition de directive

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace

Amendement

(10) La séparation totale (juridique, organisationnelle, décisionnelle, comptable) entre la gestion de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises proposant des services ferroviaires sur cette même infrastructure, est l'unique moyen de se prémunir contre ces pratiques anticoncurrentielles et de parvenir à construire, au bénéfice de tous les passagers, un marché ferroviaire européen ouvert, non discriminatoire, capable de stimuler l'innovation technologique et commerciale dans le secteur du rail.

pour résoudre ces problèmes.

Or. fr

Amendement 85

Ismail Ertug, Bogusław Liberadzki, Georges Bach, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent **uniquement** l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas **totale**ment la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. **En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.**

Amendement

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. **Dès lors que ces trois critères d'indépendance sont remplis, l'intégration verticale des entreprises n'est pas contraire aux finalités du cadre juridique commun. Les organismes de contrôle devraient être chargés de surveiller les mesures interdisant les subventions croisées et de les faire respecter.**

Or. de

Amendement 86
Joachim Zeller

Proposition de directive
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas **totale**ment la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de **préserver ces trois types d'indépendance**. **En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure**. **Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.**

Amendement

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition **que soit préservée l'indépendance mutuelle de l'entreprise de transport et du gestionnaire de l'infrastructure dans les fonctions essentielles, à savoir les décisions relatives à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure, aux gares, aux investissements et à l'entretien**. **En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure.**

Or. de

Justification

La Commission part de l'idée que la meilleure solution consiste dans la séparation complète des activités. Une telle démarche ne convient pas dans le cas d'un projet de directive, qui doit rester neutre.

Amendement 87
Karim Zéribi

Proposition de directive
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas **totalem**ent la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse **détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure**. **Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.**

Amendement

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas la possibilité de conserver **ou de mettre en place** une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse **exercer un contrôle exclusif ayant pour effet de discriminer les entreprises ferroviaires concurrentes, sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure**.

La définition de règles appropriées dans le financement respectif des activités de gestionnaire de l'infrastructure et d'opérateur ferroviaire participerait également à atteindre cet objectif de non discrimination.

Or. fr

Amendement 88
Isabelle Durant

Proposition de directive
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle **et** décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, **ou du moins est-il très difficile** aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est **la** mesure **la plus** efficace pour résoudre ces problèmes.

Amendement

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle **ou** décisionnelle **pour le gestionnaire de l'infrastructure ou, à défaut, l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle pour les fonctions essentielles**. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver **l'une de** ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, **et il est nécessaire de donner aux organismes de contrôle des pouvoirs étendus pour leur permettre** de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est **une** mesure efficace pour résoudre ces problèmes **mais elle s'accompagne de coûts de transaction accrus, de pertes de synergie et d'une mauvaise coordination des objectifs, ce qui peut conduire à des services de qualité moindre à un coût plus élevé**.

Amendement 89
Jean-Jacob Bicep, Isabelle Durant

Proposition de directive
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle **et** décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est **la** mesure **la plus** efficace pour résoudre ces problèmes.

Amendement

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle **ou** décisionnelle **pour le gestionnaire de l'infrastructure ou, à défaut, l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle pour les fonctions essentielles**. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver **l'une de** ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, **et il est nécessaire de donner aux organismes de contrôle des pouvoirs étendus pour leur permettre** de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est **une** mesure efficace pour résoudre ces problèmes **mais elle s'accompagne de coûts de transaction accrus, de pertes de synergie et d'une**

mauvaise coordination des objectifs, ce qui peut conduire à des services de qualité moindre à un coût plus élevé.

Or. en

Amendement 90
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance.

En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.

Amendement

(10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance.

Or. en

Justification

Il est souhaitable d'adopter une approche plus équilibrée et plus pragmatique, qui s'appuie davantage sur l'organisme de contrôle que sur des mesures contraignantes de restructuration, tandis que le texte proposé par la Commission fait référence au modèle inefficace de la "muraille de Chine".

Amendement 91

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur un gestionnaire de l'infrastructure et un contrôle ou droit quelconque sur une entreprise ferroviaire. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle ou droit quelconque sur un gestionnaire de l'infrastructure.

supprimé

Or. en

Amendement 92

Ismail Ertug, Bogusław Liberadzki, Georges Bach, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur

supprimé

un gestionnaire de l'infrastructure et un contrôle ou droit quelconque sur une entreprise ferroviaire. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle ou droit quelconque sur un gestionnaire de l'infrastructure.

Or. de

Amendement 93
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur un gestionnaire de l'infrastructure et un contrôle ou droit quelconque sur une entreprise ferroviaire. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle ou droit quelconque sur un gestionnaire de l'infrastructure.

supprimé

Or. en

Justification

Le texte de la Commission signifie en substance qu'une séparation verticale totale devrait être obligatoire pour tous les États membres, même si rien ne prouve qu'il s'agisse du seul modèle valable et efficace.

Amendement 94
Gilles Pargneaux

Proposition de directive
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur un gestionnaire de l'infrastructure et **un contrôle ou droit quelconque sur une entreprise ferroviaire. À l'inverse**, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle **ou droit quelconque** sur un gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

(11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle **exclusif** sur un gestionnaire de l'infrastructure et **sur une entreprise ferroviaire, dès lors que cela aurait pour effet de la favoriser ou de discriminer ses concurrents. À l'inverse**, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle **exclusif** sur un gestionnaire de l'infrastructure, **lorsque des pratiques discriminatoires résultent de ce contrôle.**

En tout état de cause, les mesures relatives à la séparation institutionnelle de la gestion de l'infrastructure et de l'exercice des activités de transport ne doivent avoir ni pour objet, ni pour effet, de remettre en cause les dispositions de l'article 345 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, notamment s'agissant des entreprises publiques.

Or. fr

Justification

La proposition de la Commission qui conduit à interdire à un même ministère d'exercer sa mission de tutelle sur un gestionnaire de l'infrastructure et sur une entreprise ferroviaire publique ne semble pas compatible avec l'article 5 TUE et l'article 345 TFUE. La directive ne devrait pas conduire les États membres à modifier un régime de propriété, qu'il s'agisse du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'une entreprise ferroviaire, pas plus qu'elle ne devrait imposer aux États de revoir l'organisation de leurs pouvoirs publics, dans le régime de séparation institutionnelle et dans celui de l'entreprise verticalement intégrée.

Amendement 95

Dominique Riquet, Dominique Vlasto, Philippe De Backer

Proposition de directive

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) *Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur un gestionnaire de l'infrastructure et un contrôle ou droit quelconque sur une entreprise ferroviaire. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle ou droit quelconque sur un gestionnaire de l'infrastructure.*

Amendement

(11) *La présente directive, visant à établir une concurrence libre et non faussée entre toutes les entreprises ferroviaires, exclut ainsi la possibilité pour une entreprise ferroviaire de conserver un modèle verticalement intégré, tel que défini à son article 3.*

Or. fr

Amendement 96

Karim Zéribi

Proposition de directive

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur un gestionnaire de l'infrastructure et **un contrôle ou droit quelconque sur une entreprise ferroviaire**. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle **ou droit quelconque** sur un gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

(11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle **exclusif** sur un gestionnaire de l'infrastructure et **sur une entreprise ferroviaire, dès lors que cela aurait pour effet de discriminer ses concurrents**. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle **exclusif** sur un gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement 97
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de

supprimé

l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Or. fr

Amendement 98

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de

supprimé

l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Or. en

Amendement 99
Dominique Riquet, Philippe De Backer

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire

supprimé

de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Or. fr

Amendement 100
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière

supprimé

d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Or. en

Justification

Le texte de la Commission européenne décrit le modèle de "muraille de Chine renforcée" prôné par la Commission comme étant la seule alternative acceptable à une séparation verticale complète, et il est donc beaucoup trop prescriptif. Les États membres ont besoin de davantage de flexibilité eu égard au principe de subsidiarité et à leur choix d'un modèle industriel ferroviaire.

Amendement 101 **Gilles Pargneaux**

Proposition de directive **Considérant 12**

Texte proposé par la Commission

(12) *Lorsque des États membres maintiennent un* gestionnaire de l'infrastructure *au sein d'une* entreprise verticalement intégrée, *ils* devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde *strictes* garantissant *l'indépendance effective et intégrale* du gestionnaire de l'infrastructure *par rapport* à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de

Amendement

(12) *Dans les cas où le* gestionnaire de l'infrastructure *appartient à une* entreprise verticalement intégrée, *les États membres concernés* devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde garantissant *un fonctionnement* du gestionnaire de l'infrastructure *assurant un traitement non discriminatoire entre les entités juridiques composant* l'entreprise intégrée *exerçant des activités sur les marchés du transport ferroviaire et toute autre entreprise*

l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers *entre le* gestionnaire de l'infrastructure *et* les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de *l'UE* en matière d'aides d'État.

ferroviaire. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers *du* gestionnaire de l'infrastructure *vers* les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée *exerçant des activités sur les marchés du transport ferroviaire et vers toute autre entreprise ferroviaire*. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée *exerçant des activités sur les marchés du transport ferroviaire*. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de *l'Union européenne* en matière d'aides d'État.

Or. fr

Amendement 102

Ismail Ertug, Bogusław Liberadzki, Georges Bach, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de

Amendement

(12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de

l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient **au minimum** établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure **et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée.** Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure. **Par conséquent, il convient de maintenir l'obligation faite aux États membres de garantir le respect des critères d'indépendance. Le meilleur moyen d'y parvenir réside dans une régulation qui ne compromette pas les facilités de refinancement des gestionnaires d'infrastructure et satisfasse au principe de l'activité de l'entreprise comme entité commerciale.** Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Or. de

Amendement 103
Karim Zéribi

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) **Lorsque des États membres maintiennent un** gestionnaire de l'infrastructure **au sein d'une** entreprise verticalement intégrée, **ils** devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde **strictes** garantissant **l'indépendance effective et intégrale** du gestionnaire de l'infrastructure **par rapport à l'entreprise** intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers **entre le** gestionnaire de l'infrastructure **et** les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de **l'UE** en matière d'aides d'État.

Amendement

(12) **Dans les cas où le** gestionnaire de l'infrastructure **appartient à une** entreprise verticalement intégrée, **les États membres concernés** devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde garantissant **un fonctionnement** du gestionnaire de l'infrastructure **impartial à l'égard des entités juridiques de l'entreprise intégrée et de toute autre entreprise ferroviaire**. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers **du** gestionnaire de l'infrastructure **vers** les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée **disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire**. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée **disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire**. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de **l'Union européenne** en matière d'aides d'État.

Or. fr

Amendement 104
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

supprimé

Or. fr

Amendement 105
Gilles Pargneaux

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux

supprimé

exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

Or. fr

Justification

La procédure de vérification de la conformité (article 7quater), tout comme la procédure d'examen des mesures spécifiques d'application de la directive (article 61), soulèvent de nombreuses questions sur un plan juridique. Ces procédures confieraient à la Commission des pouvoirs d'appréciation et de contraintes excessifs et porterait atteinte aux compétences de la Cour de justice de l'Union européenne telles qu'elles sont définies par les articles 258 et 260 TFUE.

Amendement 106

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie,

supprimé

à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

Or. en

Amendement 107

Ismail Ertug, Boguslaw Liberadzki, Georges Bach, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

supprimé

Or. de

Justification

La sanction proposée par la Commission, à savoir donner aux États membres la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés, va à l'encontre de l'objectif d'établir un espace ferroviaire unique européen.

Amendement 108
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

supprimé

Or. en

Justification

Cette disposition donne des pouvoirs discrétionnaires excessifs à la Commission pour la vérification du respect de la mise en œuvre, telle que proposée, avec un modèle particulièrement structurel, ce respect résultant dans l'ouverture de l'accès au marché.

Amendement 109
Dominique Riquet, Dominique Vlasto

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) **Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein.** Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de **ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister.** Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

Amendement

(13) Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de **la séparation totale entre la gestion de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises proposant des services ferroviaires sur cette même infrastructure.** Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

Or. fr

Amendement 110
Oldřich Vlasák

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en

leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

En outre, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés, pour le cas où les États membres ne seraient pas autorisés par les institutions de l'Union à choisir librement entre l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux entreprises de transports ferroviaires, et l'entreprise verticalement intégrée.

Or. en

Justification

Dans la mesure où l'un des modèles (l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux entreprises de transports ferroviaires, et l'entreprise verticalement intégrée) pourrait s'avérer plus avantageux pour les États membres et les entreprises ferroviaires qui y sont implantées, tous les États membres doivent pouvoir choisir librement entre ces deux modèles.

Amendement 111

Philippe De Backer, Phil Bennion, Ramon Tremosa i Balcells

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures

de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre, **d'une entreprise ferroviaire** ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

Or. en

Amendement 112
Karim Zéribi

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. **Sans préjudice** de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. **Dans l'hypothèse où la**

Amendement

(13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. **En application** de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient

Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

subsister.

Or. fr

Amendement 113
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

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 et 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 devrait avoir suffisamment de flexibilité pour organiser son réseau de manière à obtenir une combinaison optimale de services à accès ouvert et de services réalisés au titre de contrats de service public afin d'assurer une haute qualité de services pour tous les voyageurs. Une fois identifiés les contrats de service public à mettre en adjudication, chaque État membre devrait définir de manière ponctuelle les mécanismes de sauvegarde du service à mettre en place au cas où la procédure d'adjudication n'aboutirait pas. Ces mécanismes ne doivent en aucune façon générer des charges supplémentaires pour les entreprises ferroviaires qui gèreront le service.

Or. it

Amendement 114
Jean-Jacob Bicep

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.

Or. fr

Justification

L'équilibre économique du contrat de service public ne devrait pas être l'unique critère. En effet, les impacts sur la qualité des services rendus, tels que la ponctualité, le maintien des correspondances, le nombre d'arrêts et la fréquence des trains devraient également être pris en compte.

Amendement 115
Sabine Wils, Jacky Hénin

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

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 *et où l'accord est accordé par l'organisme de contrôle compétent.*

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 *et la cohésion sociale ainsi que le droit à la mobilité, tel que requis et adopté dans* ces contrats de service public. *L'organisme de contrôle compétent devrait tenir compte de ces préoccupations au moment de donner son approbation à de telles limitations.*

Or. en

Justification

Il convient de prendre en compte les questions pertinentes dans le domaine social et en matière de cohésion en ce qui concerne le territoire ou la zone géographique concernés.

Amendement 116 **Oldřich Vlasák**

Proposition de directive **Considérant 15**

Texte proposé par la Commission

(15) Les organismes de contrôle devraient évaluer l'impact économique potentiel des services nationaux de transport de voyageurs fournis en libre accès sur les contrats de service public existants *à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées et sur la base d'une analyse économique objective.*

Amendement

(15) *De leur propre initiative ou à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées,* les organismes de contrôle devraient évaluer, *sur la base d'une analyse économique objective,* l'impact économique potentiel des services nationaux de transport de voyageurs fournis en libre accès sur les contrats de service public existants.

Or. en

Justification

Afin de trouver une combinaison optimale des services nationaux de transport de voyageurs fournis en libre accès sur les contrats de service public existants, l'évaluation par les organismes de contrôle ne peut pas être réalisée uniquement sur la base d'une demande préalable.

Amendement 117 **Phil Bennion, Philippe De Backer**

Proposition de directive **Considérant 15**

Texte proposé par la Commission

(15) Les organismes de contrôle devraient évaluer l'impact économique potentiel des services nationaux de transport de voyageurs fournis en libre accès sur les contrats de service public existants à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées et sur la base d'une analyse économique objective.

Amendement

(15) Les organismes de contrôle devraient évaluer l'impact économique potentiel des services nationaux de transport de voyageurs fournis en libre accès sur les contrats de service public existants, ***ainsi que l'impact économique potentiel de contrats de service public nouveaux ou modifiés pour des services fournis en libre accès par des entreprises ferroviaires qui ont obtenu un accès à l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la présente directive***, à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées et sur la base d'une analyse économique objective.

Or. en

Justification

Les organismes de contrôle devraient également évaluer l'impact économique potentiel d'un nouveau contrat de service public ou l'extension de la portée d'un contrat de service public existant sur une liaison où un exploitant bénéficiant du libre accès fournit un service.

Amendement 118 **Phil Bennion, Philippe De Backer**

Proposition de directive **Considérant 17**

Texte proposé par la Commission

(17) L'évaluation visant à déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public serait compromis devrait prendre en compte des critères prédéterminés. Ces critères et les modalités de la procédure à suivre peuvent évoluer dans le temps, notamment pour tenir compte de l'expérience des organismes de contrôle, des autorités compétentes et des entreprises ferroviaires et peuvent prendre en considération les caractéristiques spécifiques des services nationaux de transport de voyageurs.

Amendement

(17) L'évaluation visant à déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public ***ou du service fourni par des entreprises ferroviaires qui ont obtenu un accès à l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la présente directive,*** serait compromis devrait prendre en compte des critères prédéterminés. Ces critères et les modalités de la procédure à suivre peuvent évoluer dans le temps, notamment pour tenir compte de l'expérience des organismes de contrôle, des autorités compétentes et des entreprises ferroviaires et peuvent prendre en considération les caractéristiques spécifiques des services nationaux de transport de voyageurs.

Or. en

Justification

Les organismes de contrôle devraient également évaluer l'impact économique potentiel d'un nouveau contrat de service public ou l'extension de la portée d'un contrat de service public existant sur une liaison où un exploitant bénéficiant du libre accès fournit un service.

Amendement 119
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) Pour déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public serait compromis, les organismes de contrôle devraient étudier l'impact économique du service envisagé sur les contrats de service public existants, en tenant compte de son impact sur la

Amendement

(18) Pour déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public serait compromis, les organismes de contrôle devraient étudier l'impact économique ***et social*** du service envisagé sur les contrats de service public existants, en tenant compte de son impact sur la

rentabilité de tous les services compris dans ces contrats de service public et des conséquences sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué les contrats. Aux fins de cette évaluation, des facteurs tels que la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts et l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé devraient être examinés.

rentabilité de tous les services compris dans ces contrats de service public et des conséquences sur **le renforcement de la politique de cohésion dans la zone concernée** et le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué les contrats. Aux fins de cette évaluation, des facteurs tels que la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts et l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé devraient être examinés.

Or. en

Justification

Les questions de politique sociale et de cohésion doivent être obligatoirement prises en compte par l'organisme de contrôle.

Amendement 120 **Jean-Jacob Bicep**

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 impactée par un service en accès libre sur le même réseau, les organismes de contrôle devraient notamment prendre en compte les effets réseaux, le maintien des correspondances et la ponctualité des services rendus dans le cadre du contrat de service public.

Or. fr

Amendement 121 **Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada**

Proposition de directive
Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 122
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposition de directive
Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(19) Afin d'augmenter l'attrait des services ferroviaires pour les voyageurs, les entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux de transport de voyageurs **devraient coopérer entre elles pour la mise en place d'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.

Or. fr

Amendement 123

Phil Bennion, Philippe De Backer

Proposition de directive

Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

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

Or. en

Justification

Tout exploitant d'un service national de transport de passagers devrait participer à un système de billetterie permettant aux passagers d'acheter des billets pour tout service à partir de n'importe quel exploitant.

Amendement 124

Jean-Jacob Bicep, Michael Cramer

Proposition de directive

Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(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

Amendement

(19) Afin d'augmenter l'attrait des services ferroviaires pour les voyageurs, les États membres ***devront exiger*** des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs qu'elles participent à un système commun d'information et de

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.

billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations. **Lorsque ce système sera** mis en place, il **conviendra** de garantir qu'il **soit intéropérable et puisse être intégrés aux autres systèmes nationaux ou européens et qu'il** ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre entreprises ferroviaires.

Or. fr

Amendement 125
Franco Frigo

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) Étant donné que le nouveau paquet ferroviaire vise à renforcer les droits des passagers, et sachant que la "libre circulation" constitue un pilier essentiel de l'Union, tous les efforts possibles doivent être consentis afin de garantir également ce droit aux personnes handicapées et aux citoyens à mobilité réduite. L'amélioration de l'accessibilité des moyens de transport et des infrastructures devient dès lors une priorité. Pour atteindre cet objectif, il convient d'encourager les relations transfrontalières. Cela vaut également pour l'assistance fournie à cette catégorie particulière de passagers, qu'il convient d'harmoniser dans le cadre d'un système plus étendu. A cet égard, il est recommandé de lancer une procédure de consultation de tous les partenaires sociaux, des citoyens et des organismes œuvrant pour la protection des droits des personnes handicapées.

Or. it

Amendement 126
Georges Bach

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) La Commission devrait évaluer l'incidence de la présente directive sur le développement du marché du travail pour le personnel ferroviaire.

Or. en

Amendement 127
Antonio Cancian

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) Afin de garantir qu'un nouveau service de transport de passagers bénéficiant d'un libre accès contribue, dans l'ensemble, au développement positif du secteur, il convient d'autoriser ce service à accéder au marché sans restriction, à condition qu'il génère globalement des recettes pour le secteur ferroviaire plutôt que des pertes, et à condition que la perte de recettes pour l'exploitant au titre du contrat de service public concerné ne soit pas substantielle.

Dans ce contexte, par "service principalement générateur de recettes", on devrait entendre un service dont les bénéfices en termes de nouvelles recettes du secteur ferroviaire excèdent toutes les pertes encourues par l'exploitant au titre du contrat de service public concerné. Par "nouvelles recettes du secteur ferroviaire", on devrait entendre les

recettes issues des flux de passagers qui proviennent d'autres modes de transport ou qui constituent des flux de passagers entièrement nouveaux.

Pour estimer les pertes de revenu de l'exploitant au titre du contrat de service public, l'organisme de contrôle devrait évaluer la baisse totale des recettes dans le cadre du contrat de service public en se basant sur la nouvelle entrée en libre accès, comparée à un niveau de référence en l'absence de ce libre accès, les autres conditions étant considérées comme identiques. Aux fins de cette évaluation, l'organisme de contrôle peut définir un seuil. En outre, le volume total du transport ferroviaire de passagers, par exemple en termes de voyageurs-kilomètres, peut également être défini comme critère de l'évaluation.

Les autorités compétentes qui ont attribué un contrat de service public devraient verser une compensation à l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public pour les pertes de revenu encourues qui résultent de l'ouverture d'un nouveau service en libre accès jusqu'à la date d'expiration du contrat relatif aux obligations de service public.

Lorsque le contrat de service public est un contrat-cadre constitué de plusieurs lots individuels, l'analyse devrait être centrée sur ces lots plutôt que sur le contrat-cadre dans son ensemble.

Or. en

Amendement 128
Ramon Tremosa i Balcells

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) À la lumière de l'expérience acquise par le réseau des autorités de réglementation visé à l'article 57 de la directive 2012/34/UE, la Commission devrait élaborer, le 31 décembre 2016 au plus tard, une proposition législative visant à renforcer ledit réseau, à formaliser ses procédures et à lui donner une personnalité juridique. Cet organe devrait avoir une fonction de contrôle et d'arbitrage lui permettant de traiter les problèmes transfrontaliers et internationaux et de connaître des appels des décisions prises par les autorités nationales de réglementation.

Or. en

Justification

Le réseau européen des autorités de réglementation devrait être mis en place et opérationnel avant décembre 2016.

Amendement 129
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) L'ouverture du marché de transport ferré de passagers ainsi que le développement d'un espace ferroviaire unique européen ne devrait en aucun cas générer une dégradation des conditions sociales des travailleurs du secteur et engendrer du dumping social. Pour ce faire, des conditions à l'ouverture des marchés, comprenant notamment l'utilisation par les Etats-membres des conventions collectives s'appliquant sur

leur territoire, devraient être mises en place.

Or. fr

Amendement 130

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) À la lumière de l'expérience acquise par le réseau des autorités de réglementation prévu à l'article 57 de la directive 2012/34/UE, la Commission peut élaborer une proposition législative renforçant une autorité européenne de réglementation.

Or. en

Justification

Les organes de contrôle ont déjà les moyens de coopérer en tant que réseau. La proposition est prématurée, puisque les organismes de contrôle n'ont été pourvus de nouveaux outils de coopération que tout récemment par la directive 2012/34/UE (article 57). Une fois que les dispositions auront été correctement mises en œuvre, la Commission sera à même d'évaluer leurs résultats et, si nécessaire, de proposer des mesures supplémentaires

Amendement 131

Georges Bach

Proposition de directive

Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) En vue de la réalisation de l'espace ferroviaire unique européen et considérant la concurrence dans le secteur ferroviaire, la Commission

s'engage à soutenir et encourager activement le dialogue social au niveau de l'Union afin d'assurer que les travailleurs ferroviaires soient protégés de manière pérenne contre les effets indésirables de l'ouverture du marché, comme le dumping social.

Or. fr

Amendement 132
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) À la lumière de l'expérience acquise au travers du réseau des organismes de contrôle prévu à l'article 57 de la directive 2012/34/UE, la Commission devrait présenter une proposition législative qui renforce le réseau des organismes de contrôle, en formalise les procédures et leur confère la personnalité juridique, et ce d'ici au 31 décembre 2016 au plus tard. L'organisme en résultant devrait avoir une fonction de surveillance et d'arbitrage afin de traiter les problèmes transnationaux et internationaux; et de connaître des recours introduits contre les décisions prises par les organismes de contrôle nationaux.

Or. it

Amendement 133
Marita Ulvskog

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) Les voyageurs devraient avoir accès à des systèmes de billetterie directe et à des systèmes de billetterie intégrée efficaces. De tels systèmes rendraient aussi les chemins de fer plus attractifs pour le public. Il convient que les systèmes de billetterie directe développés par le secteur au sein des États membres soient interopérables et reliés entre eux afin de permettre la création d'un système à l'échelle de l'Union qui couvre tous les transporteurs ferroviaires de passagers.

Or. sv

Amendement 134
Antonio Cancian

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) À la lumière de l'expérience qui sera acquise au travers du nouveau réseau des organismes de contrôle, la Commission devrait présenter une proposition législative qui remplace le réseau des organismes de contrôle par un organisme unique européen de contrôle exerçant des fonctions de surveillance et d'arbitrage afin de traiter les problèmes transnationaux et internationaux et de connaître des recours introduits contre les décisions prises par les organismes de contrôle nationaux. L'organisme unique européen de contrôle devrait être opérationnel en temps voulu pour l'ouverture du transport ferroviaire intérieur de passagers.

Or. it

Justification

Compte tenu de l'ouverture actuelle à la concurrence du marché ferroviaire et de l'ouverture future à la concurrence du transport intérieur de passagers par chemin de fer, il est nécessaire d'instituer un organisme de contrôle européen. Un marché ferroviaire unique européen ne peut continuer à être réglementé par des régulateurs nationaux.

Amendement 135
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) La Commission devrait évaluer l'incidence de la présente directive sur le développement du marché du travail pour le personnel ferroviaire.

Or. en

Justification

L'analyse faite par la Commission de l'impact de la présente directive sur les personnels ferroviaires devrait couvrir l'ensemble du personnel, et pas uniquement le personnel navigant, et devrait rester flexible en ce qui concerne les mesures de suivi en termes de respect de la subsidiarité et des conventions collectives de travail nationales.

Amendement 136
Franco Frigo

Proposition de directive
Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) Les passagers devraient avoir accès à des systèmes de billetterie intégrée qui fonctionnent correctement. Le système de billetterie intégrée s'applique également aux tarifs préférentiels accordés à certaines catégories de

voyageurs sensibles.

Les systèmes de billetterie intégrée mis au point par le secteur ferroviaire dans les États membres devraient être interopérables entre eux afin de permettre la création, à l'échelle de l'Union, d'un système qui couvre tous les opérateurs du transport ferroviaire de passagers.

Or. it

Amendement 137
Georges Bach

Proposition de directive
Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) Dans ce contexte, 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 ferroviaire, notamment leur sécurité.

Or. fr

Amendement 138
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) La Commission devrait évaluer l'incidence de la présente directive sur le développement du marché du travail pour le personnel ferroviaire.

Or. en

Justification

L'amendement est trop prescriptif. Il est clairement souhaitable d'évaluer les incidences sur le marché du travail du secteur, et pas uniquement pour les personnels navigants.

Amendement 139

Ramon Tremosa i Balcells, Philippe De Backer

Proposition de directive

Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) À la lumière de l'expérience acquise par le réseau des autorités de réglementation établi par l'article 57, la Commission devrait élaborer, le 31 décembre 2019 au plus tard, une proposition législative visant à remplacer ledit réseau par un organisme de contrôle européen, à formaliser ses procédures et à lui donner une personnalité juridique, en temps opportun pour l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cet organe devrait avoir une fonction de contrôle et d'arbitrage lui permettant de traiter les problèmes transfrontaliers et internationaux et de connaître des appels des décisions prises par les autorités nationales de réglementation.

Or. en

Justification

L'organisme de contrôle européen devrait remplacer le réseau des autorités de réglementation d'ici à décembre 2019. Si l'objectif de l'Union est de mettre en place un marché ferroviaire unique européen, l'organisme de contrôle doit être européen. Il s'agit d'éviter que les règles de l'Union ne soient appliquées et interprétées différemment dans chaque État membre par des organismes de contrôle nationaux, en particulier dans les cas où ces organismes ne sont pas efficaces, ne sont pas indépendants et ne disposent pas de suffisamment de personnel et de ressources.

Amendement 140

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) À la lumière de l'expérience qui sera acquise au travers du nouveau réseau des organismes de contrôle, la Commission devrait présenter une proposition législative qui remplace le réseau des organismes de contrôle par un organisme unique européen de contrôle exerçant des fonctions de surveillance et d'arbitrage afin de traiter les problèmes transnationaux et internationaux et de connaître des recours introduits contre les décisions prises par les organismes de contrôle nationaux. L'organisme unique européen de contrôle devrait être opérationnel en temps voulu pour l'ouverture du transport ferroviaire intérieur de passagers.

Or. it

Amendement 141

Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive

Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) Afin d'éviter un dumping social ambigu, une entreprise ferroviaire ne peut fournir des services de transport ferroviaires que si elle se conforme à des conventions collectives représentatives ou à une législation nationale garantissant les mêmes critères au sein de l'État membre dans lequel elle souhaite opérer. Un salaire égal devrait par conséquent être versé sur un même lieu. L'organisme de contrôle compétent doit contrôler le respect de cette exigence.

Or. en

Justification

Il s'agit d'un ajout nécessaire pour clarifier l'exigence obligatoire imposée à toute entreprise ferroviaire qui souhaite opérer dans un État membre.

**Amendement 142
Franco Frigo**

**Proposition de directive
Considérant 19 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 quater) L'ouverture du marché ne devrait pas influencer négativement sur les conditions de travail et les conditions sociales des travailleurs du secteur ferroviaire. Les clauses sociales doivent être respectées afin d'éviter la pratique d'un dumping social et d'une concurrence déloyale par des nouveaux arrivants qui n'appliqueraient pas les normes sociales minimales du secteur ferroviaire.

Or. it

Justification

L'ouverture du marché ne devrait pas avoir de répercussions négatives sur les conditions sociales et les conditions de travail du secteur ferroviaire, et elle devrait respecter les législations nationales en matière de protection sociale et de la santé.

Amendement 143
Gilles Pargneaux

Proposition de directive
Considérant 20

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

supprimé

Or. fr

Justification

La déclaration politique du Conseil prévoit que la Commission doit justifier au cas par cas la nécessité et la proportionnalité de la communication de ces documents, en tenant compte, en particulier, de « la complexité de la directive et de sa transposition, ainsi que de la charge administrative supplémentaire qui pourrait en résulter », et non une reconnaissance a priori et générale de la nécessité et de la proportionnalité de la fourniture de ces documents.

Amendement 144
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) Le cadre réglementaire fixé par l'État membre devrait comprendre des mesures d'incitation visant à encourager les acteurs sur le marché ferroviaire à exécuter leurs tâches d'une façon efficace et axée sur le marché.

Or. en

Justification

Outre les effets bénéfiques de la concurrence, et au delà du cadre général de la législation de l'Union, les États membres devraient définir des incitations renforçant l'efficacité et axées sur le marché pour tous les acteurs du secteur.

Amendement 145

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 ter) L'organisme de contrôle devrait analyser l'efficacité du système ferroviaire du point de vue de la productivité, notamment la capacité à fournir le même niveau de résultats à un coût plus faible, ou un niveau supérieur de résultats au même coût.

Or. en

Justification

Ce considérant clarifie la signification du terme "efficacité" afin d'appuyer le travail d'analyse des organismes de contrôle.

Amendement 146

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Considérant 20 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 quater) Il convient de tenir compte des enseignements tirés des réformes du secteur ferroviaire, au niveau national, dans le contexte de la législation de l'Union européenne.

Or. en

Justification

De nombreux États membres ont mis en place des moyens efficaces d'augmenter la performance de leur secteur ferroviaire. Ces expériences fournissent des connaissances et des éclairages précieux dont il convient de tenir compte.

Amendement 147

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Considérant 20 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 quinquies) Un nouveau service bénéficiant d'un accès libre devrait être autorisé à accéder au marché sans restriction, à condition qu'il génère globalement des recettes pour le secteur ferroviaire plutôt que des pertes, et à condition que la perte de recettes pour l'exploitant au titre du contrat de service public concerné ne soit pas substantielle.

On devrait entendre par "service principalement générateur de recettes" un service dont les bénéfices en termes de nouvelles recettes du secteur ferroviaire excèdent toutes les pertes encourues par l'exploitant au titre du contrat de service public concerné.

Par "nouvelles recettes du secteur ferroviaire", on devrait entendre les recettes issues des flux de passagers qui proviennent d'autres modes de transport ou qui constituent des flux de passagers entièrement nouveaux.

Pour estimer les pertes de revenu de l'exploitant au titre du contrat de service public, l'organisme de contrôle devrait évaluer la baisse totale des recettes dans le cadre du contrat de service public en se basant sur la nouvelle entrée en libre accès, comparée à un niveau de référence en l'absence de ce libre accès, les autres conditions étant considérées comme identiques. Aux fins de cette évaluation, l'organisme de contrôle peut définir un seuil. En outre, le volume total du transport ferroviaire de passagers, par exemple en termes de voyageurs-kilomètres, peut également être défini comme critère de l'évaluation.

Les autorités compétentes qui ont attribué un contrat de service public devraient verser une compensation à l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public pour les pertes de revenu encourues qui résultent de l'ouverture d'un nouveau service en libre accès jusqu'à la date d'expiration du contrat relatif aux obligations de service public.

Or. en

Justification

Une nouvelle définition de l'équilibre économique est proposée, qui spécifie plus en détail les critères techniques de son évaluation. Il est précisé que l'autorité compétente devrait adapter la compensation versée à l'exploitant qui exécute le contrat de service public lorsque l'ouverture d'un nouveau service en libre accès entraîne des pertes pour celui-ci.

Amendement 148
Saïd El Khadraoui

Proposition de directive
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient coopérer en cas d'incident ou d'accident ayant un impact sur le trafic transfrontalier et partager toute information pertinente afin d'éviter des retombées négatives;

Or. en

Justification

Actuellement, les informations sur des incidents ou des accidents qui perturbent le trafic transfrontalier ne sont pas automatiquement transmises aux autres réseaux affectés. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient coopérer afin d'améliorer le flux d'informations dans ce cas.

Amendement 149
Saïd El Khadraoui

Proposition de directive
Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 ter) L'organisme de contrôle devrait avoir les compétences nécessaires pour superviser les travaux d'entretien de l'infrastructure afin de veiller à ce que ceux-ci ne soit pas entrepris d'une façon qui mène à la discrimination entre entreprises ferroviaires.

Or. en

Amendement 150
Saïd El Khadraoui

Proposition de directive
Considérant 20 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 quater) Le gestionnaire de l'infrastructure dans une entreprise verticalement intégrée devrait avoir la possibilité de proposer à son personnel certains services sociaux dans des locaux qui sont utilisés par d'autres entités de l'entreprise intégrée verticalement.

Or. en

Amendement 151
Saïd El Khadraoui

Proposition de directive
Considérant 20 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 quinquies) Le gestionnaire de l'infrastructure dans une entreprise verticalement intégrée devrait être autorisé à coopérer avec d'autres entités de l'entreprise verticalement intégrée en ce qui concerne le développement de systèmes informatiques, à condition que l'organisme de contrôle ait donné son accord.

Or. en

Amendement 152
Saïd El Khadraoui

Proposition de directive
Considérant 20 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 sexes) Les conditions dans lesquelles sont proposés les billets, les billets directs et les réservations dans l'Union, telles que prévues par l'article 9 du règlement (CE) n° 1371/2007, devraient être considérées remplies une fois que le système commun d'information et de billetterie sera mis en place, avant le 12 décembre 2020, conformément aux dispositions de la présente directive.

Or. en

Justification

Le présent amendement vient compléter les amendements à l'article 13 concernant le système commun de billetterie.

Amendement 153
Silvia-Adriana Țicău

Proposition de directive
Article 1 – point - 1 (nouveau)
Directive 2012/34/CE
Article 1 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- 1. À l'article 1, l'alinéa ci-après est ajouté:

2 bis. La présente directive a pour objectif de faire du transport ferroviaire un mode de transport plus attractif pour les citoyens européens. Elle contribue à la mise en place de systèmes efficaces d'information et de billetterie. Les systèmes de billetterie développés par le secteur ferroviaire au sein des États membres doivent être interopérables entre eux afin de permettre la création d'un système à l'échelle de l'Union qui couvre tous les transporteurs ferroviaires de

passagers.

Or. ro

Amendement 154
Silvia-Adriana Țicău

Proposition de directive
Article 1 – point - 1 bis (nouveau)
Directive 2012/34/CE
Article 1 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1 bis. À l'article 1, l'alinéa ci-après est ajouté:

2 ter. L'objectif de la directive de mettre en place un espace ferroviaire unique européen sera réalisé sur la base d'un dialogue social au niveau de l'Union afin de garantir que les travailleurs du secteur ferroviaire soient convenablement protégés contre les effets indésirables de l'ouverture du marché;

Or. ro

Amendement 155
Hubert Pirker

Proposition de directive
Article 1 – point -1
Directive 2012/34/CE
Article 2 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1. À l'article 2, le paragraphe 4 bis suivant (nouveau) est ajouté:

4 bis. Les entreprises ferroviaires intégrées qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire européen et les réseaux ferroviaires d'une

longueur inférieure à 400 km ne sont pas soumis aux dispositions de l'article 7 et des articles 7 bis à 7 sexies.

Or. de

Justification

Si les propositions de la Commission relatives à la séparation verticale formulées à l'article 7 et aux articles 7 bis à 7 sexies étaient retenues, des dispositions devraient être prévues en faveur des entreprises ferroviaires intégrées de petite ou de moyenne taille.

Amendement 156

Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Georges Bach

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

supprimé

«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;»;

Or. de

Justification

Il importe de conserver la définition du "gestionnaire de l'infrastructure" inscrite dans la directive 2012/34/UE.

Amendement 157

Jean-Jacob Bicep, Isabelle Durant

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

supprimé

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;'

Or. fr

Justification

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel, couramment financé par des fonds publics. Il est donc essentiel de préserver la possibilité pour les Etats-membres ou les autorités compétentes d'exercer un contrôle sur la planification du réseau, des investissements, l'allocation des sillons et la tarification.

Amendement 158

Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

supprimé

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;

Or. en

Justification

Six États membres (la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Slovaquie et la France) ne disposent actuellement pas d'un gestionnaire de l'infrastructure chargé de toutes les fonctions énumérées dans la définition proposée. D'autre part, en Suisse, un organisme institutionnellement séparé effectue le contrôle de la répartition des capacités et des systèmes d'horaires. Rien ne prouve que, dans ces conditions, les secteurs ferroviaires de ces États membres fonctionnent moins bien que les autres en Europe. Il n'est par conséquent pas nécessaire de changer la définition existante.

Amendement 159

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

supprimé

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;

Or. en

Justification

Il n'est pas nécessaire pour la Commission de restreindre la définition du gestionnaire de l'infrastructure. Les États membres devraient être autorisés à appliquer le modèle organisationnel qui leur convient le mieux. En particulier, la séparation des fonctions essentielles devrait rester possible, telle que spécifiée dans la refonte du premier paquet ferroviaire.

Amendement 160 **Gilles Pargneaux**

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

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 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, ***sans préjudice des compétences des États membres notamment en matière de planification et de financement de l'infrastructure, et notamment d'entretien de l'infrastructure nationale, de développement de l'infrastructure nationale, conformément à l'article 8, paragraphe 1, et de financement des investissements nouveaux, conformément à l'article 8, paragraphe 2; l'exploitation de l'infrastructure comprend les fonctions essentielles et la gestion du trafic***; l'entretien comprend les travaux de renouvellement de l'infrastructure et les autres activités de gestion des actifs;

Or. fr

Justification

L'unification poussée des fonctions et attributions du gestionnaire de l'infrastructure ne doit pas remettre en cause l'intervention des Etats membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure.

Amendement 161

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

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 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, ***sans préjudice des compétences des Etats membres, conformément à l'article 8, paragraphes 1 et 2; l'exploitation de l'infrastructure comprend tous les éléments du processus de répartition*** des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure; l'entretien comprend les travaux de renouvellement de l'infrastructure et les autres activités de gestion des actifs;

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même.

Amendement 162

Dieter-Lebrecht Koch, Thomas Ulmer

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

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 **chargée d'assumer toutes les fonctions suivantes ou certaines d'entre elles:** 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;»;

Or. de

Justification

Certains États membres, comme la Hongrie, le Luxembourg, la Slovénie et la France, n'ont pas, actuellement, un gestionnaire de l'infrastructure chargé d'assumer toutes les fonctions énumérées. L'exercice de certaines de ces fonctions par le régulateur national consoliderait cette situation.

Amendement 163

Artur Zasada, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a

Directive 2012/34/CE

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 ***en particulier*** 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;

Or. pl

Amendement 164

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

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

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a bis) le point suivant est inséré dans l'article 3:

2 bis) “fonctions essentielles”, 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, et la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances;

Or. fr

Amendement 165
Saïd El Khadraoui

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) le point 5 est supprimé;

supprimé

Or. en

Amendement 166
Isabelle Durant

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) le point 5 est supprimé;

supprimé

Or. en

Justification

Les trains internationaux de voyageurs, vu leur faible part dans le trafic total de passagers et leur priorité accordée aux transports de longue distance, tendent à avoir un impact limité sur les recettes des exploitants de transports ferroviaires nationaux de passagers. La libéralisation des services nationaux de transports de voyageurs pourrait avoir une incidence beaucoup plus importante sur le financement et l'intégration au réseau des services prestés au titre des obligations de service public, et il est donc nécessaire de fixer des mesures de sauvegarde plus claires et plus strictes contre le "picorage" et la fragmentation du réseau.

Amendement 167
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) le point 5 est supprimé;

supprimé

Or. en

Justification

Dans un souci de clarté, il convient de conserver la définition des services internationaux ferroviaires de passagers.

Amendement 168
Artur Zasada, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) le point 5 est supprimé;

supprimé

Or. pl

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. Il est proposé de maintenir la définition actuelle ou éventuellement de la modifier de sorte qu'elle tienne compte de la situation de tels États.

Amendement 169
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) le nouveau point 31 suivant est ajouté:

supprimé

**31) “entreprise verticalement intégrée”,
une entreprise dans laquelle:**

**– une ou plusieurs entreprises ferroviaires
sont détenues, en tout ou en partie, par la
même entreprise en qualité de
gestionnaire de l'infrastructure (société
holding), ou**

**– un gestionnaire de l'infrastructure est
détenu, en tout ou en partie, par une ou
plusieurs entreprises ferroviaires, ou**

**– une ou plusieurs entreprises ferroviaires
sont détenues, en tout ou en partie, par un
gestionnaire de l'infrastructure’**

Or. fr

Justification

La suppression des articles 7 bis, 7 ter et 7 quater ne rend plus pertinent la définition d'une entreprise verticalement intégrée

Amendement 170
Dominique Vlasto

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 31 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

“entreprise verticalement intégrée”, une
entreprise dans laquelle:

“entreprise verticalement intégrée”, une
entreprise dans laquelle ***l'entreprise
ferroviaire est utilisatrice de
l'infrastructure du gestionnaire
d'infrastructure et dans laquelle:***

Justification

Cet amendement précise la configuration dans laquelle se présentent des risques sérieux de conflits d'intérêts et de pratiques anticoncurrentielles.

Amendement 171
Karim Zéribi

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c
Directive 2012/34/CE
Article 3 – point 31 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

“entreprise verticalement intégrée”, une entreprise dans laquelle:

Amendement

“entreprise verticalement intégrée”, une entreprise dans laquelle ***l'entreprise ferroviaire est utilisatrice de l'infrastructure du gestionnaire de l'infrastructure et dans laquelle:***

Justification

Cet amendement précise la délimitation du champ de compétence de l'entreprise verticalement intégrée.

Amendement 172
Erik Bánki

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c
Directive 2012/34/CE
Article 3 – point 31 – tiret 1

Texte proposé par la Commission

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par la même entreprise en qualité de gestionnaire

Amendement

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par la même entreprise en qualité de gestionnaire

de l'infrastructure (société holding), ou

de l'infrastructure (société holding *qui n'est ni un gestionnaire de l'infrastructure, ni une entreprise ferroviaire*), ou

Or. en

Justification

Il est important de clarifier qu'une société holding n'est considérée ni comme un gestionnaire de l'infrastructure, ni comme une entreprise ferroviaire. Cet amendement vise à éviter des erreurs d'interprétation.

Amendement 173

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 31 – tiret 1

Texte proposé par la Commission

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par la même entreprise en qualité de gestionnaire de l'infrastructure (société holding), ou

Amendement

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues *ou liées par une relation similaire*, en tout ou en partie, par la même entreprise en qualité de gestionnaire de l'infrastructure (société holding), ou

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même.

Amendement 174

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 31 – tiret 2

Texte proposé par la Commission

- un gestionnaire de l'infrastructure est détenu, en tout ou en partie, par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ou

Amendement

- un gestionnaire de l'infrastructure est détenu ***ou lié par une relation similaire***, en tout ou en partie, par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ou

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même.

Amendement 175
Isabelle Durant

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c
Directive 2012/34/CE
Article 3 – point 31 – tiret 3

Texte proposé par la Commission

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par un gestionnaire de l'infrastructure

Amendement

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par un gestionnaire de l'infrastructure

et l'une ou plusieurs de ces entreprises ferroviaires utilisent la totalité ou une partie de l'infrastructure gérée par ce gestionnaire de l'infrastructure.

Or. en

Justification

Dès lors que la séparation comptable et financière entre ces différentes entités est accordée, ce qui devrait déjà être le cas en vertu de la législation en vigueur, il n'est guère pertinent de considérer comme faisant partie d'une "entreprise ferroviaire intégrée" des entités qui n'ont absolument aucun lien d'un point de vue opérationnel.

Amendement 176
Karim Zéribi

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c
Directive 2012/34/CE
Article 3 – point 31 – tiret 3

Texte proposé par la Commission

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par un gestionnaire de l'infrastructure

Amendement

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues ***ou liées par une relation similaire***, en tout ou en partie, par un gestionnaire de l'infrastructure.

Les entreprises verticalement intégrées, exerçant tout ou partie des fonctions de gestion de l'infrastructure au sens de l'article 3, paragraphe 2, dans le cadre d'un contrat attribué conformément aux règles de la commande publique qui appartiennent à une holding exerçant via une filiale des activités ferroviaires représentant une part négligeable de l'activité du groupe, ne sont pas soumises aux obligations définies aux articles 7bis et 7ter.

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même.

Amendement 177
Georges Bach

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c
Directive 2012/34/CE
Article 3 – point 31 – tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- une entreprise composée de divisions distinctes, dont un gestionnaire de

l'infrastructure et une ou plusieurs divisions assurant des services de transport n'ayant pas nécessairement de personnalités juridiques distinctes;

Or. en

Justification

La définition d'une entreprise verticalement intégrée devrait également inclure les entreprises ferroviaires intégrées traditionnelles qui comprennent un gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement 178

Erik Bánki

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 31 – tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- une entreprise composée de divisions distinctes, dont un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions assurant des services de transport n'ayant pas nécessairement de personnalités juridiques distinctes; la longueur de voie de cette entreprise ne doit pas dépasser 650 km;

Or. en

Justification

L'amendement précise que les entreprises ferroviaires intégrées traditionnelles englobant à la fois un gestionnaire de l'infrastructure et un exploitant de transport ferroviaire, mais organisées en une seule entité juridique dont les divisions n'ont pas de personnalité juridique distincte et dont la longueur de voie n'excède pas 650 km, sont aussi une forme d'entreprise verticalement intégrée. Pour des raisons d'économies d'échelle, cela n'a pas de sens d'appliquer une séparation complexe et/ou des exigences réglementaires à des réseaux ferroviaires si petits.

Amendement 179

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c – tiret 3 bis (nouveau)

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 31 – tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- une entreprise composée de divisions distinctes, dont un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions assurant des services de transport n'ayant pas nécessairement de personnalités juridiques distinctes;

Or. enJustification

La définition proposée par la Commission est incomplète. Les entreprises ferroviaires intégrées traditionnelles englobant à la fois un gestionnaire de l'infrastructure et des activités de transport ferroviaire, mais organisées en une seule entité juridique dont les divisions n'ont pas de personnalité juridique distincte, sont aussi une forme d'entreprise verticalement intégrée.

Amendement 180

Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c

Directive 2012/34/UE

Article 3 – point 31 – tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- une entreprise composée de divisions distinctes, dont un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions assurant des services de transport n'ayant pas nécessairement de personnalités juridiques distinctes;

Or. en

Justification

Une entreprise ferroviaire intégrée traditionnelle, qui comprend à la fois un gestionnaire de l'infrastructure et des transporteurs ferroviaires et pourrait être organisée en une seule entité dont les divisions n'ont pas de personnalité juridique distincte, peut être aussi une forme d'entreprise verticalement intégrée. Il convient d'ajouter cette précision à la proposition de la Commission.

Amendement 181

Bernadette Vergnaud

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 31 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Aux fins du présent paragraphe, la ou les entreprises ferroviaires sont utilisatrices de l'infrastructure du gestionnaire d'infrastructure.

Or. fr

Justification

Cet amendement vise à préciser la définition d'entreprise verticalement intégrée où les conflits d'intérêts, tels qu'explicités dans l'exposé des motifs de la proposition de directive, peuvent effectivement se produire. Il vise ainsi à exclure les cas d'entreprises verticalement intégrées où l'entreprise ferroviaire n'opère pas sur le réseau faisant partie de la holding.

Amendement 182

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point c

Directive 2012/34/CE

Article 3 – point 31 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La détention d'une entreprise par une autre au sein d'une entreprise verticalement intégrée peut se caractériser par une relation ou par tout type de lien de fait ou de droit conférant des droits analogues aux droits de propriété.

Ne sont pas soumises aux obligations définies aux articles 7bis et 7ter les entreprises verticalement intégrées qui remplissent cumulativement les conditions suivantes :

a) elles exercent tout ou partie des fonctions de gestion de l'infrastructure définies à l'article 3, paragraphe 2;

b) elles exercent ces fonctions dans le cadre de contrats attribués par les États membres ou les gestionnaires de l'infrastructure dans le respect du droit de l'Union relatif aux marchés publics et aux concessions ; et

c) elles appartiennent à une holding qui détient, directement ou indirectement, une ou plusieurs entreprises exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ; et

d) l'activité de la ou des entreprises exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire représente une part non significative de l'activité de la holding.

Or. fr

Justification

La notion d'entreprise verticalement intégrée qui repose sur l'existence d'un lien de propriété entre plusieurs entités juridiques d'un même groupe doit préciser de quelle manière ce lien de propriété peut s'apprécier. Une dérogation aux mesures de sauvegarde définies aux articles 7bis à 7quater paraît nécessaire afin d'éviter que les groupes de BTP soient contraints de se séparer de leurs filiales d'entreprise ferroviaire, dont l'activité est marginale au regard de celle du groupe.

Amendement 183
Antonio Cancian

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c bis (nouveau)
Directive 2012/34/CE
Article 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c bis) le nouveau point 32 suivant est ajouté:

"32) Les fonctions essentielles parmi les fonctions assurées par le gestionnaire de l'infrastructure sont les suivantes :

a) l'adoption de décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et

b) l'adoption de décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances, sans préjudice de l'article 29, paragraphe 1."

Or. it

Amendement 184
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive
Article 1 – point 1 – sous-point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c bis) le nouveau point 32 suivant est ajouté:

"32) Les fonctions essentielles parmi les fonctions assurées par le gestionnaire de l'infrastructure sont les suivantes :

a) l'adoption de décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la

disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et

b) l'adoption de décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances, sans préjudice de l'article 29, paragraphe 1.";

Or. it

Amendement 185
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 1 bis (nouveau)
Directive 2012/34/EU
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. A l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

1. Les États membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre. Cette interdiction ne saurait néanmoins interdire le transfert de revenus issus de l'activité commerciale d'une entreprise ferroviaire vers le gestionnaire d'infrastructure.

Or. fr

Amendement 186
Hubert Pirker

Proposition de directive
Article 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. de

Justification

Cette suppression va de pair avec les amendements à l'article 7 et aux articles 7 suivants, qui visent à écarter les propositions de la Commission relatives à la séparation verticale de l'infrastructure et de l'exploitation. Une concurrence loyale dans le transport de voyageurs par chemin de fer suppose un contrôle indépendant et non le démantèlement des structures existantes.

Amendement 187
Jean-Jacob Bicep, Isabelle Durant

Proposition de directive
Article 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. fr

Justification

Paragraphs 1 and 4 of Article 6 of Directive 2012/34/EU provide clear and strict guidelines guaranteeing, on the one hand, the keeping and publication of separate profit and loss accounts and balance sheets for IMs and RUs, and on the other hand, the prohibition of any transfer of public funds from one to the other. There is no reason to believe that this may not be practicable between "distinct divisions within a single undertaking" and therefore no reason to delete Art. 6(2) of said directive.

Amendement 188

Bogusław Liberadzki, Ismail Ertug, Georges Bach, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Article 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. en

Amendement 189

Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive

Article 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. en

Justification

L'article 6, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE permet aux États membres de procéder soit par la création d'entités distinctes, soit par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise. Cette disposition doit être maintenue, car rien ne prouve que la séparation comptable ne puisse pas s'effectuer grâce à l'établissement de divisions distinctes au sein d'une seule entreprise ferroviaire.

Amendement 190

Artur Zasada, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposition de directive

Article 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. pl

Amendement 191
Joachim Zeller

Proposition de directive
Article 1 – point 2
Directive 2012/34/CE
Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

2. À l'article 6, le paragraphe 2 **est remplacé par le texte suivant:**

2. Pour éviter des frais disproportionnés, les États membres peuvent exiger la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise qui emploie moins de 3 000 salariés et dont les activités sont limitées au transport local et à une infrastructure d'une longueur inférieure à 150 km.

Or. de

Justification

Une séparation institutionnelle dans le cas des petites entreprises fournissant des services uniquement à l'échelle locale et sur une infrastructure spécifique risquerait d'entraîner une fragmentation très marquée des prestataires en question et un alourdissement des frais d'exploitation, de sorte que les pouvoirs publics seraient obligés de verser des redevances d'équilibrage plus élevées.

Amendement 192
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 2 bis (nouveau)

Directive 2012/34/CE
Article 6 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. *A l'article 6, le paragraphe 4 est modifié comme suit:*

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1 et 3 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction totale de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

Or. fr

Amendement 193
Hubert Pirker

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

Or. de

Justification

Une concurrence loyale dans le transport de voyageurs par chemin de fer suppose un contrôle indépendant et non le démantèlement des structures existantes. Les dispositions qui régissent actuellement la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation sont suffisantes et le renforcement de l'organisme de contrôle améliorera leur assise.

Amendement 194
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

Or. en

Justification

Il n'est pas nécessaire d'ajouter de nouvelles obligations de séparation allant au-delà de ce que prévoit la refonte du premier paquet ferroviaire. L'ajout de nouvelles dispositions plus strictes risque de déboucher pour le secteur ferroviaire sur un excès de réglementation susceptible de peser sur sa compétitivité. Par ailleurs, les obligations actuelles de dissociation sont gages de sécurité juridique. Elles ont été interprétées par la Cour européenne de justice dans ses arrêts du 28 février 2013.

Amendement 195

Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

Or. fr

Justification

Il est indispensable que les autorités publiques puissent exercer un contrôle sur les décisions stratégiques concernant l'infrastructure ferroviaire. Afin de garantir la non-discrimination sur le réseau, les fonctions essentielles doivent être séparées et strictement contrôlées par un régulateur fort. En revanche, la séparation des autres fonctions engendrerait des coûts de coordination supplémentaire, un désalignement des intérêts entre le GI et les EF, une perte de synergie.

Amendement 196

Bogusław Liberadzki, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Georges Bach

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

(Le présent amendement supprime le nouvel article 7 proposé par la Commission. La rédaction initiale de l'article 7 figurant dans la directive 2012/34/UE est maintenue.)

Or. en

Amendement 197
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

Or. en

Justification

Les obligations de séparation prévues actuellement à l'article 7 de la directive 2012/34/UE sont suffisantes et il n'y pas de raison d'en imposer de nouvelles. Selon des études économiques qui ont été réalisées sur l'efficacité économique des systèmes ferroviaires nationaux, rien ne prouve que l'imposition de nouvelles obligations strictes de séparation sont propres à faciliter l'accès au marché ou à concourir à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de transports que la Commission s'efforce d'atteindre.

Amendement 198
Werner Kuhn

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

Amendement 199
Jörg Leichtfried, Georges Bach

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

Justification

Le régulateur assure d'ores et déjà l'accès non discriminatoire à l'infrastructure. La législation actuelle est beaucoup plus propre à permettre l'exploitation des synergies que recèle le système. L'atout d'un système de holding réside dans son caractère intégré, tandis qu'une division supplémentaire des entreprises entraînera d'inutiles pertes de synergie et un renchérissement du système. De plus, le gestionnaire de l'infrastructure n'aurait plus le souci premier de répondre aux besoins des clients.

Amendement 200
Marita Ulvskog

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. [...]

supprimé

Amendement 201
Gilles Pargneaux

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

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

Sans préjudice de leurs compétences en matière de planification et de financement de l'infrastructure, 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.

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.

Ne sont pas tenues de satisfaire aux exigences de l'article 7, paragraphes 1 et 2, les entreprises qui exercent tout ou partie des fonctions de gestion de l'infrastructure définies à l'article 3, paragraphe 2, sur une infrastructure ferroviaire donnée ainsi que, le cas échéant, une activité de service de transport ferroviaire sur cette même infrastructure, dans le cadre de contrats de partenariat public-privé attribués par les États membres ou les gestionnaires de l'infrastructure dans le respect du droit de l'Union relatif aux marchés publics et aux concessions.

Or. fr

Justification

L'élargissement des compétences du gestionnaire de l'infrastructure ne devrait pas remettre en cause la possibilité pour les États membres ou des gestionnaires de l'infrastructure de recourir aux partenariats public-privé, qu'ils portent sur tout ou partie des missions de construction, d'entretien, voire d'exploitation de l'infrastructure, ou qu'ils englobent également, dans des cas spécifiques, l'exploitation de services de transport sur cette infrastructure.

Amendement 202
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

Sous réserve du paragraphe 4 du présent article, les États membres veillent à ce **qu'un** gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et soit indépendant de toute entreprise ferroviaire.

Or. en

Justification

Il convient de soutenir le principe sous-tendant les dispositions imposant la séparation du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires et la nécessité d'une gouvernance forte pour veiller à ce que tout gestionnaire de l'infrastructure exerce ses fonctions en toute indépendance et transparence et sans discrimination. En revanche, les gestionnaires de l'infrastructure devraient avoir la faculté de pouvoir assurer leurs fonctions efficacement et de façon économiquement rationnelle, notamment en sous-traitant leurs fonctions à un autre gestionnaire de l'infrastructure ou à un tiers et en nouant des partenariats ou des alliances avec des entreprises ferroviaires dans le respect des dispositions du paragraphe 4 modifié.

Amendement 203

Brian Simpson

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

Les États membres veillent à ce que le **ou les gestionnaires** de l'infrastructure **assument la responsabilité de** toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, **et agissent de manière indépendante par rapport à** toute entreprise ferroviaire.

Justification

Il importe de préciser la relation entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Amendement 204
Joachim Zeller

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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.

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 ***dans les fonctions essentielles, à savoir les décisions relatives à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure, aux gares, aux investissements et à l'entretien.***

Or. de

Amendement 205
Karim Zéribi

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Sans préjudice de leurs compétences en matière de planification et de financement de l'infrastructure, les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions

entreprise ferroviaire.

visées à l'article 3, paragraphe 2, et soit indépendant de toute entreprise ferroviaire.

Or. fr

Amendement 206

Erik Bánki

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

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. ***Le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme indépendant même en cas de contrôle vertical, s'il dispose d'un droit de décision autonome concernant la répartition des sillons et la détermination des redevances et si ce droit de décision autonome dans ces domaines est établi dans ses statuts. Les États membres veillent à ce que ce droit de décision et l'interdiction d'abolir ce droit soient régis par la législation nationale.***

Or. en

Justification

Dans une entreprise verticalement intégrée, il existe un lien de propriété entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire ou entre la société holding et le gestionnaire de l'infrastructure. En conséquence, il y a lieu que le pouvoir de décision en matière de répartition des sillons et la détermination des redevances, qui constituent les critères les plus importants pour juger de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, soient prévus dans les statuts du gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement 207
Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

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. ***Les entreprises exerçant tout ou partie des fonctions de gestion de l'infrastructure au sens de l'article 3, paragraphe 2, sur une infrastructure ferroviaire donnée ainsi que, le cas échéant, une activité de service de transport ferroviaire sur cette même infrastructure, dans le cadre de contrats de partenariat public-privé attribués ne sont pas tenues de satisfaire aux exigences de l'article 7, paragraphes 1 et 2.***

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même.

Amendement 208
Joachim Zeller

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, les États

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.*

membres *peuvent s'organiser d'une manière autonome selon le principe de subsidiarité.*

Or. de

Amendement 209
Joachim Zeller

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 de petite taille verticalement intégrées qui remplissent les critères suivants ne sont pas soumises à l'obligation de séparer leurs activités:

– l'entreprise existait déjà sous sa forme intégrée au 1^{er} janvier 2013,

– le réseau ferroviaire entretenu par l'entreprise ne comprend pas plus de 350 km, et

– l'entreprise occupe des salariés qui effectuent en même temps des tâches relevant de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire.

Or. de

Justification

Il existe dans l'Union plus de 100 entreprises ferroviaires qui remplissent les critères susmentionnés. Ces entreprises ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire européen. Pour ces entreprises, une séparation stricte n'aurait pas d'influence sur la demande de sillons, mais accroîtrait leurs dépenses opérationnelles au point de compromettre leur viabilité économique, ce qui hypothéquerait considérablement le transport ferroviaire dans la région.

Amendement 210
Corien Wortmann-Kool

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Cependant, il importe que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure conservent la faculté de pouvoir collaborer afin d'améliorer le réseau, notamment la gestion du trafic sur le réseau pendant la saison d'hiver.

Or. en

Amendement 211
Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Les États membres veillent également à ce que:

Or. fr

Amendement 212
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Or. en

Justification

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 213

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

*a) à exercer un contrôle direct ou indirect au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure, à détenir une quelconque participation financière à la fois dans **une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure** ou à exercer un quelconque droit à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;*

Amendement

a) la même personne morale ou physique ne soit pas autorisée à détenir une quelconque participation financière à la fois dans une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;

Or. fr

Amendement 214

Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE
Article 7 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) à exercer un contrôle direct ou indirect au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure, à détenir une **quelconque** participation financière à la fois dans une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure **ou à exercer un quelconque droit à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;**

Amendement

a) à exercer un contrôle direct ou indirect au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure **ou** à détenir une participation financière **majoritaire** à la fois dans une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;

Or. en

Justification

Les dispositions prévoyant une séparation stricte proposées par la Commission empêcheront les entreprises ferroviaires et un gestionnaire d'infrastructure de nouer certains types de collaboration qui, l'expérience le montre, peuvent se révéler très utiles pour le réseau ferroviaire des États membres de l'Union. Au besoin, un gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires devraient pouvoir prendre des décisions concertées porteuses d'avantages pour le réseau, sous réserve qu'elles le fassent dans la transparence et sans discrimination. Dans ce processus, les gestionnaires et les entreprises exerceront mutuellement une influence dans les domaines de leur coopération, mais n'exerceront pas de droits de "contrôle".

Amendement 215
Karim Zéribi

Proposition de directive
Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE
Article 7 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) à **exercer un contrôle direct ou indirect au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de**

Amendement

a) à **détenir simultanément** une quelconque participation financière à la fois dans une entreprise ferroviaire et un **gestionnaire** de l'infrastructure

l'infrastructure, à détenir une quelconque participation financière à la fois dans une entreprise ferroviaire et un ***gestionnaire de l'infrastructure ou à exercer un quelconque droit à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;***

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même

Amendement 216
Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 2 – paragraphe 1 – 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 ou indirect, à détenir une quelconque participation financière dans, ou à exercer un quelconque droit*** sur une entreprise ferroviaire;

Amendement

b) la même personne morale ne soit pas autorisée à désigner ***plus des deux tiers des*** membres du conseil de surveillance ***ou*** du conseil d'administration ***d'un*** gestionnaire de ***l'infrastructure*** et, dans le même temps, à exercer un contrôle ***exclusif*** sur une entreprise ferroviaire;

Or. fr

Amendement 217
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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 détenir une participation financière **majoritaire** dans, ou à exercer un quelconque droit **de contrôle** sur une entreprise ferroviaire;

Or. en

Justification

Les dispositions prévoyant une séparation stricte proposées par la Commission empêcheront les entreprises ferroviaires et un gestionnaire d'infrastructure de nouer certains types de collaboration qui, l'expérience le montre, peuvent se révéler très utiles pour le réseau ferroviaire des États membres de l'Union. Au besoin, un gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires devraient pouvoir prendre des décisions concertées porteuses d'avantages pour le réseau, sous réserve qu'elles le fassent dans la transparence et sans discrimination. Dans ce processus, les gestionnaires et les entreprises exerceront mutuellement une influence dans les domaines de leur coopération, mais n'exerceront pas de droits de "contrôle".

Amendement 218

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

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 ou indirect, **à détenir une quelconque participation financière dans, ou à exercer un quelconque droit** sur une

b) à exercer un contrôle direct ou indirect **au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil à la fois** sur une entreprise ferroviaire **et un gestionnaire de l'infrastructure**

entreprise ferroviaire;

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même

Amendement 219

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

c) à être membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise à la fois pour une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;

Amendement

supprimé

Or. fr

Amendement 220

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 2 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) à être membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise à la fois pour une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;

Amendement

c) la même personne physique ne soit pas autorisée à être membre du conseil de surveillance ***ou*** du conseil d'administration à la fois pour une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;

Amendement 221
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

c) à être membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise à la fois pour une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;

Amendement

c) à être membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise à la fois pour une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure ***si la ou les personnes concernées détiennent un droit de contrôle à la fois dans l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure;***

Or. en

Justification

Les dispositions prévoyant une séparation stricte proposées par la Commission empêcheront les entreprises ferroviaires et un gestionnaire d'infrastructure de nouer certains types de collaboration qui, l'expérience le montre, peuvent se révéler très utiles pour le réseau ferroviaire des États membres de l'Union. Au besoin, un gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires devraient pouvoir prendre des décisions concertées porteuses d'avantages pour le réseau, sous réserve qu'elles le fassent dans la transparence et sans discrimination. Dans ce processus, les gestionnaires et les entreprises exerceront mutuellement une influence dans les domaines de leur coopération, mais n'exerceront pas de droits de "contrôle".

Amendement 222
Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) à gérer l'infrastructure ferroviaire ou faire partie de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une participation financière quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit sur, une entreprise ferroviaire, ou à gérer l'entreprise ferroviaire ou faire partie de sa gestion, et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une participation quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit sur un gestionnaire de l'infrastructure.

supprimé

Or. fr

Amendement 223
Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) à gérer l'infrastructure ferroviaire ou faire partie de la gestion du gestionnaire de ***l'infrastructure*** et, dans le même temps, à exercer un contrôle ***direct ou indirect, à détenir une participation financière quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit sur,*** une entreprise ferroviaire, ou à gérer l'entreprise ferroviaire ou faire partie de sa gestion, et, dans le même temps, à exercer un contrôle ***direct ou indirect, à détenir une participation quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit*** sur un gestionnaire de l'infrastructure.

d) la même personne morale ou physique ne soit pas autorisée à gérer l'infrastructure ferroviaire ou faire partie de la gestion du gestionnaire de ***l'infrastructure*** et, dans le même temps, à exercer un contrôle ***exclusif sur*** une entreprise ferroviaire, ou à gérer l'entreprise ferroviaire ou faire partie de sa gestion, et, dans le même temps, à exercer un contrôle ***exclusif*** sur un gestionnaire de l'infrastructure.

Or. fr

Amendement 224
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

d) à gérer l'infrastructure ferroviaire ou faire partie de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, **à exercer un contrôle direct ou indirect**, à détenir une participation financière **quelconque** dans, ou à exercer un **quelconque** droit sur, une entreprise ferroviaire, ou à gérer l'entreprise ferroviaire ou faire partie de sa gestion, et, dans le même temps, **à exercer un contrôle direct ou indirect**, à détenir une participation **quelconque** dans, ou à exercer un **quelconque** droit sur un gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

d) à gérer l'infrastructure ferroviaire ou faire partie de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, à détenir une participation financière **majoritaire** dans, ou à exercer un droit **de contrôle** sur, une entreprise ferroviaire, ou à gérer l'entreprise ferroviaire ou faire partie de sa gestion, et, dans le même temps, à détenir une participation **majoritaire** dans, ou à exercer un droit **de contrôle** sur un gestionnaire de l'infrastructure.

Or. en

Justification

Les dispositions prévoyant une séparation stricte proposées par la Commission empêcheront les entreprises ferroviaires et un gestionnaire d'infrastructure de nouer certains types de collaboration qui, l'expérience le montre, peuvent se révéler très utiles pour le réseau ferroviaire des États membres de l'Union. Au besoin, un gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires devraient pouvoir prendre des décisions concertées porteuses d'avantages pour le réseau, sous réserve qu'elles le fassent dans la transparence et sans discrimination. Dans ce processus, les gestionnaires et les entreprises exerceront mutuellement une influence dans les domaines de leur coopération, mais n'exerceront pas de droits de "contrôle".

Amendement 225

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive
Article 1 – point 3
Directive 2012/34/CE
Article 7 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration et les dirigeants des gestionnaires des réseaux ferroviaires ou de toute entreprise ferroviaire opérant sur ces réseaux ne peuvent, pendant une période d'au moins trois ans après avoir cessé leurs fonctions, occuper un poste de direction au sein des structures publiques dédiées à l'administration, au contrôle et à la réglementation du secteur ferroviaire. Cette même restriction s'applique aux dirigeants des structures publiques qui quittent leur poste pour être chargés de fonctions de direction auprès des gestionnaires des réseaux ferroviaires ou de toute entreprise ferroviaire opérant sur ces réseaux.

Or. it

Amendement 226
Gilles Pargneaux

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Aux fins du présent article, si la personne visée au paragraphe 2 est un État membre ou une autre entité publique, deux autorités publiques qui sont séparées et juridiquement distinctes l'une de l'autre et qui exercent un contrôle ou d'autres droits mentionnés au paragraphe 2 sur le gestionnaire de l'infrastructure, d'une

3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas :

part, et l'entreprise ferroviaire, d'autre part, sont réputées n'être pas la ou les mêmes personnes.

a) lorsque la personne visée est un État membre ;

b) lorsque la personne visée est une entreprise définie au troisième alinéa du point (31) de l'article 3.

Or. fr

Justification

La notion d'entreprise verticalement intégrée qui repose sur l'existence d'un lien de propriété entre plusieurs entités juridiques d'un même groupe doit préciser de quelle manière ce lien de propriété peut s'apprécier. Une dérogation aux mesures de sauvegarde définies aux articles 7bis à 7quater paraît nécessaire afin d'éviter que les groupes de BTP soient contraints de se séparer de leurs filiales d'entreprise ferroviaire, dont l'activité est marginale au regard de celle du groupe.

Amendement 227

Oldřich Vlasák

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Aux fins du présent article, si la personne visée au paragraphe 2 est un État membre **ou** une **autre** entité publique, deux autorités publiques qui sont séparées **et juridiquement distinctes** l'une de l'autre et qui exercent un contrôle ou d'autres droits mentionnés au paragraphe 2 sur le gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et l'entreprise ferroviaire, d'autre part, sont réputées n'être pas la ou les mêmes personnes.

Amendement

3. Aux fins du présent article, si la personne visée au paragraphe 2 est un État membre, une entité publique **compétente ou sa section**, deux autorités publiques qui sont séparées l'une de l'autre et qui exercent un contrôle ou d'autres droits mentionnés au paragraphe 2 sur le gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et l'entreprise ferroviaire, d'autre part, sont réputées n'être pas la ou les mêmes personnes.

Or. en

Justification

Pour des raisons d'effectif et de frais de fonctionnement, les États membres doivent être habilités à maintenir les fonctions visées au paragraphe 2 sous la compétence d'un seul ministère.

Amendement 228

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Aux fins du présent article, si la personne visée au paragraphe 2 est un État membre ou une autre entité publique, deux autorités publiques qui sont séparées et juridiquement distinctes l'une de l'autre et qui exercent un contrôle ou d'autres droits mentionnés au paragraphe 2 sur le gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et l'entreprise ferroviaire, d'autre part, sont réputées n'être pas la ou les mêmes personnes.

Amendement

3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux États membres et aux entreprises visées au troisième alinéa du point (31) de l'article 3.

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même

Amendement 229

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

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. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure envisage de sous-traiter à des entreprises ferroviaires ou à toute autre entité agissant sous le contrôle d'une entreprise ferroviaire, il s'assure que les conditions suivantes sont respectées :

a) les travaux concernés sont des travaux spécifiques de développement, de renouvellement et d'entretien, sur lesquels le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de décision, sans préjudice des compétences des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure ;

b) aucun conflit d'intérêts ne se présente ;

c) la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial est garantie.

Or. fr

Justification

L'unification poussée des fonctions et attributions du gestionnaire de l'infrastructure ne doit pas remettre en cause l'intervention des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure.

Amendement 230
Jacqueline Foster

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

Texte proposé par la Commission

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.

4. Aucune disposition du présent article 7 n'empêche un gestionnaire de l'infrastructure:

Or. en

**Amendement 231
Jacqueline Foster**

**Proposition de directive
Article 1 – point 3
Directive 2012/34/CE
Article 7 – paragraphe 4 – point a (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) de sous-traiter, en tout ou partie, les fonctions énumérées à l'article 3, paragraphe 2, à toute personne ou entité juridique autre qu'une entreprise ferroviaire sous réserve que ladite personne ou entité juridique réponde aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 du présent article;

Or. en

Justification

Dans le respect des obligations de séparation prévues aux paragraphes 1 et 2, un gestionnaire de l'infrastructure doit pouvoir sous-traiter ses missions à un autre gestionnaire de l'infrastructure ou à un tiers.

Amendement 232
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 4 – point b (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) de 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 à condition qu'aucun conflit d'intérêts ne se présente et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie;

Or. en

Amendement 233
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 4 – point c (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c) de créer et d'exploiter dans la transparence et sans discrimination des centres communs de contrôle avec des entreprises ferroviaires pour faciliter la gestion de l'exploitation et des incidents et assurer des conditions d'exploitation coordonnées sur le réseau;

Or. en

Justification

Les centres de contrôle communs sont essentiels pour améliorer les performances du réseau et ses réactions face aux retards.

Amendement 234
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 4 – point d (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) d'effectuer des services ferroviaires (dont le transport de personnes et de marchandises par rail) pour le développement, l'exploitation et l'entretien du réseau, ou de détenir une participation dans une entreprise ferroviaire assurant de tels services;

Or. en

Justification

Un gestionnaire d'infrastructure doit pouvoir assurer des services d'entretien des infrastructures sur son réseau.

Amendement 235
Jacqueline Foster

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 4 – point e (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) de conclure des accords avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires, après consultation du comité de coordination visé à l'article 7 quinquies et avec l'accord

préalable de l'organisme de contrôle visé à l'article 55, en vue de réduire les coûts et d'obtenir des gains d'efficacité sur la partie du réseau qui fait l'objet des accords conclus et pour ses utilisateurs. Ces accords ne portent pas atteinte aux principes de transparence, à la liberté d'accès au réseau et à la loyauté de la concurrence entre les entreprises ferroviaires ni ne violent d'une autre manière le droit de l'Union ou le droit national.

Or. en

Justification

Il y a lieu d'autoriser la collaboration entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires dans le but de réduire les coûts et d'obtenir des gains d'efficacité, ce sous la surveillance de l'organisme de contrôle et dans la transparence afin de protéger les entreprises ferroviaires qui ne sont pas parties aux accords contre d'éventuelles discriminations.

Amendement 236

Brian Simpson

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Sous réserve que les dispositions relatives à la séparation institutionnelle du gestionnaire d'infrastructure prévues aux paragraphes 1 à 3 soient respectées, qu'il n'existe aucun conflit d'intérêt et que la confidentialité des informations commercialement sensibles soit garantie, les États membres peuvent autoriser le gestionnaire de l'infrastructure à nouer des accords de coopération, d'une manière transparente et non discriminatoire, avec un ou plusieurs candidats en ce qui concerne une ligne

spécifique ou une partie locale ou régionale du réseau, de manière à inciter ce ou ces candidats à accroître l'efficacité de sa coopération par rapport à la partie du réseau concernée. Ces incitations prennent la forme de réductions des redevances d'accès aux voies correspondant aux économies de coûts rendues possibles pour le gestionnaire de l'infrastructure grâce à cette coopération. Cette coopération vise à offrir une gestion plus efficace des perturbations, des travaux d'entretien ou des infrastructures saturées, ou d'une ligne ou d'une partie du réseau sujette à des retards ou à améliorer la sécurité. Sa durée est limitée à un maximum de cinq ans. Le gestionnaire de l'infrastructure informe l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la coopération envisagée. L'organisme de contrôle doit donner son approbation préalable à l'accord de coopération, demander sa modification ou le rejeter si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies. Il peut exiger que l'accord soit modifié à tout moment pendant toute la durée de l'accord. Le gestionnaire de l'infrastructure informe le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur l'accord de coopération.

Toutes les économies de coûts permises par la réduction des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'exploitant ferroviaire sont répercutées sous forme de réductions des tarifs voyageurs sur la partie du réseau concernée.

Or. en

Justification

Il importe qu'un gestionnaire d'infrastructure indépendant ait la possibilité de conclure des accords avec des entreprises ferroviaires afin d'améliorer la performance d'une ligne spécifique ou d'une partie du réseau. Les économies de coût permises par cette coopération étroite doivent être répercutées sur les voyageurs sous forme de réduction des tarifs.

Amendement 237

Philippe De Backer, Dominique Riquet, Phil Bennion, Michel Dantin, Dominique Vlasto, Nathalie Griesbeck

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. en

Justification

Une entreprise verticalement intégrée ne peut jamais assurer l'indépendance nécessaire entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ni garantir la transparence pleine et entière des flux financiers. La séparation institutionnelle est donc la seule solution permettant de créer un marché ferroviaire européen qui fonctionne bien.

Amendement 238

Brian Simpson

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. en

Justification

Les opérateurs de transports de voyageurs et de marchandises de l'Union ont tout à gagner de la croissance, de l'innovation et des investissements dans le secteur ferroviaire. Le marché ferroviaire européen ne pourra exprimer tout son potentiel si tel ou tel exploitant bénéficie d'un traitement de faveur ou joue de son influence sur la gestion de l'infrastructure pour gêner ses concurrents. Il est nécessaire d'abandonner résolument un type de structure dont on sait qu'il donne lieu à des pratiques discriminatoires et à l'inégalité des conditions de la concurrence.

Amendement 239
Inés Ayala Sender

Proposition de directive
Article 1 – point 3
Directive 2012/34/CE
Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

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.».

Or. en

Justification

Par souci de cohérence du texte, la suppression de paragraphes des articles 7 bis à 7 quater s'impose. La séparation complète du réseau peut garantir l'égalité des conditions de la concurrence entre tous les exploitants. La réalisation d'un espace ferroviaire unique européen passe par une concurrence claire et nette sans discrimination.

Amendement 240 **Gilles Pargneaux**

Proposition de directive
Article 1 – point 3
Directive 2012/34/CE
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 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**.

Amendement

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

Amendement 241
Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

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 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*.

Amendement

5. Si le gestionnaire de l'infrastructure appartient à une entreprise verticalement intégrée, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les paragraphes 2 à 3 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 *ter*.

Or. fr

Justification

Cet amendement fait référence aux amendements précédents.

Amendement 242
Georges Bach

Proposition de directive

Article 1 – point 3

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Les entreprises de petite taille verticalement intégrées qui gèrent un réseau ferroviaire d'une longueur inférieure à 450 km ne sont pas soumises à l'obligation de séparer leurs activités.

Or. de

Justification

Il existe dans l'Union plus de 100 entreprises ferroviaires qui remplissent les critères susmentionnés. Pour ces entreprises, une séparation stricte n'aurait pas d'influence sur la demande de sillons, mais accroîtrait leurs dépenses opérationnelles au point de compromettre leur viabilité économique, ce qui hypothéquerait considérablement le transport ferroviaire en tant que tel.

Amendement 243

Erik Bánki

Proposition de directive

Article 1 – point 3 bis (nouveau)

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. À l'article 7, paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:
b) l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure et la détermination des redevances, à l'exclusion du recouvrement des redevances, sans préjudice de l'article 29, paragraphe 1.

Or. en

Justification

Le présent amendement se réfère à la numérotation actuelle de la refonte (directive 2012/34/UE), le mot "à l'exclusion" constituant le cœur de l'amendement. La

concurrence ne court aucun risque si le gestionnaire de l'infrastructure se charge du recouvrement de la redevance, qui n'est que la conséquence de tarifs et de services prédéterminés et publiés. L'arrêt rendu dans l'affaire C-473/10 par la Cour de justice de l'Union européenne confirme cette analyse.

Amendement 244

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Article 1 – point 3 bis (nouveau)

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. À l'article 7, le paragraphe suivant est ajouté:

"5 bis.

a) Un État membre peut décider de ne pas appliquer les exigences visées à l'article 7, paragraphes 1 à 4, ni les exigences visées aux articles 7 bis à 7 quater. Dans ce cas, l'État membre doit se conformer aux dispositions énoncées aux paragraphes 2 à 6 du présent article.

b) Les États membres veillent à ce que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure soient confiées à des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelles que soient les structures organisationnelles, cet objectif est atteint d'une manière probante.

Les fonctions essentielles sont:

a) l'adoption de décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels, et b) l'adoption de décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des

redevances, sans préjudice de l'article 29, paragraphe 1.

Les États membres peuvent toutefois confier aux entreprises ferroviaires ou à toute autre entité la responsabilité de contribuer au développement de l'infrastructure ferroviaire, par exemple par l'investissement, l'entretien et le financement.

Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au chapitre IV, sections 2 et 3, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du chapitre IV, sections 2 et 3, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.

3. Sans préjudice de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure demande préalablement l'approbation de l'organisme de contrôle visé à l'article 55 pour procéder à toute modification du niveau des redevances d'accès à l'infrastructure ferroviaire et d'accès aux installations de service exploitées par le gestionnaire. L'organisme de contrôle vérifie l'application de la présente directive ainsi que le respect du cadre de tarification et des règles de tarification spécifiques établies par les États membres, visées à l'article 29.

4. Sans préjudice de l'article 56, paragraphe 1, un candidat a le droit d'introduire un recours auprès de l'organisme de contrôle s'il estime être

victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, et en particulier contre des décisions prises par le gestionnaire des infrastructures ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service concernant des travaux d'entretien programmés ou non programmés.

5. Sans préjudice de l'article 56, paragraphe 9, au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacité, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle, dans un délai d'un mois à compter de la réception du recours. Le gestionnaire de l'infrastructure se conforme à la décision de l'organisme de contrôle dès que cela est matériellement possible et en tout état de cause au plus tard un mois après la notification de la décision de l'organisme de contrôle.

6. Sans préjudice des pouvoirs de recours juridictionnels conférés par le droit constitutionnel, le cas échéant, les recours dirigés contre les décisions de l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, paragraphe 10, ne peuvent avoir un effet suspensif dès lors que la décision concerne la tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire ou l'attribution de capacités."

Or. it

Amendement 245
Hubert Pirker

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. [...]

supprimé

Or. de

Justification

Une concurrence loyale dans le transport de voyageurs par chemin de fer suppose un contrôle indépendant et non le démantèlement des structures existantes. Les dispositions qui régissent actuellement la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation sont suffisantes et le renforcement de l'organisme de contrôle améliorera leur assise.

Amendement 246
Werner Kuhn

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. [...]

supprimé

Or. de

Amendement 247
Jörg Leichtfried, Georges Bach

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. [...]

supprimé

Or. de

Justification

Le régulateur assure d'ores et déjà l'accès non discriminatoire à l'infrastructure. La

législation actuelle est beaucoup plus propre à permettre l'exploitation des synergies que recèle le système. L'atout d'un système de holding réside dans son caractère intégré, tandis qu'une division supplémentaire des entreprises entraînera d'inutiles pertes de synergie et un renchérissement du système. De plus, le gestionnaire de l'infrastructure n'aurait plus le souci premier de répondre aux besoins des clients.

Amendement 248
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. [...]

supprimé

Or. fr

Amendement 249
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. [...]

supprimé

Or. en

Justification

Il n'est pas nécessaire d'ajouter de nouvelles obligations de séparation allant au-delà de ce que prévoit la refonte du premier paquet ferroviaire. L'ajout de nouvelles dispositions plus strictes risque de déboucher pour le secteur ferroviaire sur un excès de réglementation susceptible de peser sur sa compétitivité. Par ailleurs, les obligations actuelles de dissociation sont gages de sécurité juridique. Elles ont été interprétées par la Cour européenne de justice dans ses arrêts du 28 février 2013.

Amendement 250
Marita Ulvskog

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. [...]

supprimé

Or. sv

Amendement 251
Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. [...]

supprimé

Or. en

Justification

Le modèle dit de la "Muraille de Chine" proposé dans les articles 7 bis, 7 ter et 7 quater par la Commission n'est pas de nature à permettre une plus grande efficacité ou à créer de la valeur ajoutée dans le secteur ferroviaire. Les missions essentielles en vigueur sont bien expliquées dans la directive 2012/34/UE et doivent rester en l'état. En outre, les arrêts de la Cour européenne de justice des 28 février, 18 avril et 11 juillet 2013 ont apporté suffisamment de clarté juridique quant à l'application à faire de ces dispositions.

Amendement 252
Bogusław Liberadzki, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Georges Bach

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Articles 7 bis à 7 quater

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 7 bis

supprimé

Indépendance effective du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.

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.

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à l'article 56, paragraphe 12.

Article 7 ter

Indépendance effective du personnel et de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne

détermine, directement ou indirectement, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

2. Les membres du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration ou de surveillance et ne font pas partie des hauts responsables d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Les membres des conseils d'administration ou de surveillance et les hauts responsables des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne siègent pas dans le conseil d'administration et ne font pas partie des hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure.

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

Le conseil de surveillance peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de sa compétence.

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement des membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que leurs conditions de travail, y compris leur rémunération et la cessation de leur mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat des personnes désignées par le conseil de surveillance pour être nommées ou reconduites en tant que membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation du mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. Ces conditions et les décisions visées au présent

paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.

Des droits effectifs de recours auprès de l'organisme de contrôle sont accordés aux membres du conseil d'administration qui souhaitent introduire une plainte contre la cessation prématurée de leur mandat.

4. Pendant une période de trois ans après avoir quitté le gestionnaire de l'infrastructure, les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas autorisés à occuper un poste à haut niveau dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Pendant une période de trois ans après avoir quitté ces autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, les membres de leurs conseils de surveillance ou d'administration et leurs hauts responsables ne sont pas autorisés à occuper un poste à haut niveau dans le gestionnaire de l'infrastructure.

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.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose des capacités organisationnelles nécessaires pour exécuter toutes ses fonctions de façon indépendante par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et n'est pas autorisé à déléguer à ces entités juridiques l'exercice de ces fonctions ou des activités s'y rapportant.

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

Article 7 quater

Procédure de vérification de la conformité

1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission décide si les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée répondent aux exigences des articles 7 bis et 7 ter et si la mise en œuvre de ces exigences est suffisante pour offrir

des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et garantir l'absence de distorsions de concurrence sur le marché concerné.

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.

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 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.

La Commission statue dans un délai raisonnable.

4. L'État membre concerné peut demander à la Commission d'abroger la décision qu'elle a prise au sens du

paragraphe 3 conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, lorsqu'il démontre, à la satisfaction de la Commission, que les motifs de la décision n'existent plus. La Commission statue dans un délai raisonnable.

5. Sans préjudice des paragraphes 1 à 4, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 surveille le respect constant des exigences établies aux articles 7 bis et 7 ter. Tout candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle s'il estime que ces exigences ne sont pas respectées. S'il est saisi d'un tel recours, l'organisme de contrôle arrête, dans les délais indiqués à l'article 56, paragraphe 9, toutes les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation.

Or. en

Amendement 253

Boguslaw Liberadzki, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 7 bis à 7 sexies suivants sont ajoutés:

"Article 7 bis

Indépendance effective du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une

Amendement

4. L'article 7 bis suivant est ajouté:

"Article 7 bis

Prescriptions pour l'indépendance et la transparence des gestionnaires de l'infrastructure

1. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à

entreprise verticalement intégrée.

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.

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

l'article 56, paragraphe 12.

2. Les accords de contrôle attribuant aux actionnaires des gestionnaires de l'infrastructure une influence sur les décisions prises par de telles entreprises sur l'accès aux voies et les redevances d'utilisation, ou sur les conditions générales d'utilisation de l'infrastructure, ne sont pas recevables.

3. Les flux financiers générés dans des entreprises intégrées par les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doivent être publiés dans le cadre de rapports externes. Sont englobées les exigences de rendement du capital des gestionnaires de l'infrastructure.

entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à l'article 56, paragraphe 12.

4. Les frais exposés par les gestionnaires de l'infrastructure pour des services internes fournis doivent être facturés de façon appropriée et conformément aux prix du marché.

5. L'évolution envisagée des redevances moyennes d'utilisation pour chaque mode de transport (fret ferroviaire, transport ferroviaire de voyageurs sur longue distance et transport ferroviaire régional de voyageurs), englobant toutes les évolutions prévisibles, doit être publiée à l'intérieur de marges de fluctuation pour une période de programmation de cinq ans et avec mise à jour annuelle. Les écarts importants dans les mises à jour par rapport à la programmation de l'année précédente doivent être indiqués séparément et justifiés. Les écarts importants dans l'évolution des redevances d'utilisation par rapport à l'évolution des prix de production doivent faire l'objet d'une explication spéciale de la part du gestionnaire de l'infrastructure concerné.

6. Il y a lieu de veiller à ce que, en moyenne pluriannuelle, tous les bénéfices réalisés par les gestionnaires de l'infrastructure ne dépassent pas les coûts du capital injecté dans ces entreprises. Le rapport entre les fonds propres et les capitaux externes doit être pris en compte. Le rendement maximal du capital est réglementé.

Article 7 ter

Indépendance effective du personnel et de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise

verticalement intégrée

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détermine, directement ou indirectement, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

(Les articles 7 ter et 7 quater de la proposition de la Commission sont supprimés.)

2. Les membres du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration ou de surveillance et ne font pas partie des hauts responsables d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Les membres des conseils d'administration ou de surveillance et les hauts responsables des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne siègent pas dans le conseil d'administration et ne font pas partie des hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure.

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

Le conseil de surveillance peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de sa compétence.

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement des membres du conseil d'administration du gestionnaire de

l'infrastructure, ainsi que leurs conditions de travail, y compris leur rémunération et la cessation de leur mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat des personnes désignées par le conseil de surveillance pour être nommées ou reconduites en tant que membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation du mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. Ces conditions et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.

Des droits effectifs de recours auprès de l'organisme de contrôle sont accordés aux membres du conseil d'administration qui souhaitent introduire une plainte contre la cessation prématurée de leur mandat.

4. Pendant une période de trois ans après avoir quitté le gestionnaire de l'infrastructure, les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas autorisés à occuper un poste à haut niveau dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Pendant une période de trois ans après avoir quitté ces autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, les membres de leurs conseils de surveillance ou d'administration et leurs hauts responsables ne sont pas autorisés à occuper un poste à haut niveau dans le gestionnaire de l'infrastructure.

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.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose des capacités organisationnelles nécessaires pour exécuter toutes ses fonctions de façon indépendante par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et n'est pas autorisé à déléguer à ces entités juridiques l'exercice de ces fonctions ou des activités s'y rapportant.

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

Article 7 quater

Procédure de vérification de la conformité

1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission décide si les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée répondent aux exigences des articles 7 bis et 7 ter et si la mise en œuvre de ces exigences est suffisante pour offrir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et garantir l'absence de distorsions de concurrence sur le marché concerné.

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.

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 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.

La Commission statue dans un délai raisonnable.

4. L'État membre concerné peut demander à la Commission d'abroger la décision qu'elle a prise au sens du paragraphe 3 conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, lorsqu'il démontre, à la satisfaction de la Commission, que les motifs de la décision n'existent plus. La Commission statue dans un délai raisonnable.

5. Sans préjudice des paragraphes 1 à 4, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 surveille le respect constant des exigences établies aux articles 7 bis et 7 ter. Tout candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle s'il estime que ces exigences ne sont pas respectées. S'il est saisi d'un tel recours, l'organisme de contrôle arrête, dans les délais indiqués à l'article 56, paragraphe 9, toutes les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation.

Or. en

Justification

Pour garantir un accès sans discrimination à l'infrastructure, par souci de transparence et d'acceptabilité des flux financiers entre les gestionnaires de l'infrastructure et l'exploitant ferroviaire auquel ils sont liés et pour que les infrastructures soient suffisantes et propres à répondre aux attentes des acteurs du marché, mais encore pour que les redevances d'utilisation soient prévisibles et propices à la concurrence, des prescriptions supplémentaires essentielles à l'égalité des conditions d'accès sont définies.

Amendement 254
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 – Titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

***Indépendance effective du gestionnaire
de l'infrastructure au sein d'une
entreprise verticalement intégrée*** ***supprimé***

Or. fr

Amendement 255
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

***Indépendance effective du gestionnaire
de l'infrastructure au sein d'une
entreprise verticalement intégrée*** ***supprimé***

Or. en

Amendement 256
Jean-Jacob Bicep

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

***1. Les États membres veillent à ce que le
gestionnaire de l'infrastructure soit*** ***supprimé***

organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

Or. fr

Amendement 257

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

supprimé

Or. en

Amendement 258

Isabelle Durant

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute

supprimé

entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

Or. en

Justification

Les paragraphes 1 et 4 de l'article 6 de la directive 2012/34/UE prévoient des règles claires et strictes garantissant d'une part la tenue et la publication de comptes de profits et pertes et de bilans distincts pour les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires et d'autre part l'interdiction des transferts de fonds publics des uns aux autres. Rien ne permet d'affirmer avec certitude que la séparation comptable n'est pas réalisable entre des divisions distinctes d'une même entreprise ou que la création d'entités juridiquement distinctes est nécessaire.

Amendement 259
Gilles Pargneaux

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

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de ***l'infrastructure*** soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de ***l'infrastructure*** soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique ***exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire*** au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

Or. fr

Amendement 260
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.

supprimé

Or. fr

Amendement 261
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.

supprimé

Amendement 262
Isabelle Durant

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.

supprimé

Or. en

Justification

L'article 6 de la directive 2012/34/UE garantit que soient tenus et publiés des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires et interdit les transferts de fonds publics entre eux. Sous réserve que les fonctions essentielles soient bien séparées de toute entreprise ferroviaire et que des autorités de contrôle puissantes veillent à ce que les décisions des gestionnaires de l'infrastructure ne soient pas discriminatoires, faire en sorte qu'un gestionnaire de l'infrastructure se préoccupe des résultats d'au moins une entreprise ferroviaire ne peut que le rendre plus compréhensif et réactif face aux besoins de cette entreprise ferroviaire, mais aussi de l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Amendement 263
Oldřich Vlasák

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. **Le** gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas **non plus** de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.

Amendement

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. **En outre, le** gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire **et n'a pas de participation directe ou indirecte au résultat d'exploitation de ces entités.**

Or. en

Amendement 264

Antonio Cancian

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. **Les entités juridiques qui**, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, **exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire** ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans **aucune entité juridique** au sein de l'entreprise verticalement intégrée **exerçant des activités sur les marchés des services**

Amendement

2. **Les entreprises ferroviaires** au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans **les entreprises ferroviaires** au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

de transport ferroviaire.

Or. it

Amendement 265

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans **les entreprises ferroviaires** au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Or. it

Amendement 266

Jean-Jacob Bicep

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

Amendement

supprimé

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.

Or. fr

Amendement 267

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les revenus du gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent pas être

supprimé

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.

Or. en

Amendement 268
Gilles Pargneaux

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

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.

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 **exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire** 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. 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.

Or. fr

Amendement 269
Antonio Cancian

Proposition de directive
Article 1 – point 4

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 au propriétaire 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. 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.

Or. it

Amendement 270
Isabelle Durant

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 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. **Les prêts ou 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.

Or. en

Justification

Interdire au gestionnaire de l'infrastructure d'accorder des prêts à toute autre entité juridique

au sein de l'entreprise verticalement intégrée est justifié, car il pourrait en résulter des distorsions de la concurrence. En revanche, rien ne s'oppose à ce que d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée puissent accorder des prêts au gestionnaire de l'infrastructure, en particulier si ces prêts sont effectués par contrat et si leur rémunération n'est pas supérieure aux prix du marché.

Amendement 271

Michael Cramer, Karim Zéribi

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

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 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. ***Cependant, cela n'empêche pas une entreprise intégrée de transférer des excédents dégagés d'activités commerciales vers un domaine d'activité financé par des fonds publics.*** 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

financiers du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

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, **notamment eu égard à l'interdiction de transférer des fonds publics et des recettes de l'infrastructure vers un autre domaine d'activité.**

Or. en

Justification

Les contribuables n'acceptent pas que les entreprises réaffectent des fonds publics dans des activités commerciales, notamment par exemple pour le rachat de concurrents ou le financement d'activités de transport routier de marchandises. En revanche, il doit être possible d'employer des excédents dégagés d'activités commerciales pour concourir à des activités financées par des fonds publics, en investissant, par exemple, dans des infrastructures ferroviaires financées par des fonds publics.

Amendement 272 **Joachim Zeller**

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

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 l'ensemble des bénéfices ou des résultats ne sont pas**

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.

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.

Or. de

Justification

L'interdiction de transférer des bénéfices devrait être exprimée encore plus clairement dans le texte. Si des 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 273 **Jean-Jacob Bicep**

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

supprimé

Or. fr

Amendement 274

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

supprimé

Or. en

Amendement 275

Antonio Cancian

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, **le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.** Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

Or. it

Amendement 276

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.

Sans préjudice de la règle relative à la redevance d'utilisation de l'infrastructure, les revenus d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les dividendes versés par d'autres

entités juridiques au sein de l'entité verticalement intégrée ne sont pas employés pour financer les activités du gestionnaire de l'infrastructure sans l'approbation préalable de l'organisme de contrôle visé à l'article 55. L'organisme de contrôle approuve un tel financement du gestionnaire de l'infrastructure si et seulement s'il est démontré qu'il ne suscite pas de conflit d'intérêts, n'engendre pas de distorsion de la concurrence ou ne procure pas d'avantages injustifiés à ces autres entités par rapport à d'autres entreprises ferroviaires.

Or. en

Amendement 277
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 bis – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à l'article 56, paragraphe 12.

supprimé

Or. fr

Amendement 278
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Article 1 – point 4

AM\1004447FR.doc

183/209

PE516.896v02-00

Directive 2012/34/CE
Article 7 bis – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à l'article 56, paragraphe 12.

supprimé

Or. en

Amendement 279
Gilles Pargneaux

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 bis – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de **toutes les** relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à **l'article** 56, paragraphe 12.

5. Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques au gestionnaire de l'infrastructure sont effectués par contrat et rémunérés aux prix du marché. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de **ces** relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à **l'article** 56, paragraphe 12.

Or. fr

Amendement 280
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 ter

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

Or. fr

Amendement 281
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 ter

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

Or. en

Justification

Il n'est pas nécessaire d'ajouter de nouvelles obligations de séparation allant au-delà de ce que prévoit la refonte du premier paquet ferroviaire. L'ajout de nouvelles dispositions plus strictes risque de déboucher pour le secteur ferroviaire sur un excès de réglementation susceptible de peser sur sa compétitivité. Par ailleurs, les obligations actuelles de dissociation sont gages de sécurité juridique. Elles ont été interprétées par la Cour européenne de justice dans ses arrêts du 28 février 2013.

Amendement 282
Marita Ulvskog

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 ter

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

Or. sv

Amendement 283

Sabine Wils, Jacky Hénin

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

Or. en

Justification

Le modèle dit de la "Muraille de Chine" proposé dans les articles 7 bis, 7 ter et 7 quater par la Commission n'est pas de nature à permettre une plus grande efficacité ou à créer de la valeur ajoutée dans le secteur ferroviaire. Les missions essentielles en vigueur sont bien expliquées dans la directive 2012/34/UE et doivent rester en l'état. En outre, les arrêts de la Cour européenne de justice des 28 février, 18 avril et 11 juillet 2013 ont apporté suffisamment de clarté juridique quant à l'application à faire de ces dispositions.

Amendement 284

Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter– Titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Indépendance effective du personnel et de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

supprimé

Amendement 285

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – Titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Indépendance effective du personnel et de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

supprimé

Or. en

Amendement 286

Antonio Cancian

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter– Titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Indépendance effective du personnel et de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

Indépendance effective du personnel et de la gestion *chargés d'assumer les fonctions essentielles* du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

Or. it

Amendement 287

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE
Article 7 ter – Titre

Texte proposé par la Commission

Indépendance effective du personnel et de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

Amendement

Indépendance effective du personnel et de la gestion ***chargés d'assumer les fonctions essentielles*** du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

Or. it

Amendement 288
Jean-Jacob Bicep

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

Texte proposé par la Commission

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détermine, directement ou indirectement, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

Amendement

supprimé

Or. fr

Amendement 289
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détermine, directement ou indirectement, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

supprimé

Or. en

Amendement 290

Isabelle Durant

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion

supprimé

globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détermine, directement ou indirectement, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

Or. en

Justification

L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel à financement public. Il est donc essentiel de préserver la possibilité pour l'État d'exercer un contrôle sur la planification du réseau et des investissements, la répartition des sillons et les redevances d'utilisation de l'infrastructure. Alors que les fonctions essentielles sont séparées de toute entreprise ferroviaire et que les décisions du gestionnaire de l'infrastructure sont surveillées par un organisme de contrôle puissant, agrandir le fossé entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises ferroviaires ne peut qu'engendrer d'inutiles frais de transaction, des déficits de synergie et des objectifs mal définis.

Amendement 291 Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de ***l'infrastructure*** dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de ***l'entreprise*** verticalement intégrée, en ce qui concerne ***toutes*** les fonctions visées à ***l'article*** 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de ***l'entreprise*** verticalement intégrée ***ne détermine, directement ou indirectement, le***

Amendement

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de ***l'infrastructure*** dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de ***l'entreprise*** verticalement intégrée ***exerçant des activités sur les marchés du transport ferroviaire***, en ce qui concerne les fonctions ***essentielles*** visées à ***l'article*** 3, paragraphe ***2 bis***. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de ***l'entreprise*** verticalement intégrée

comportement du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

exerçant des activités sur les marchés du transport ferroviaire ne contrôle de façon exclusive les décisions du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

Or. fr

Amendement 292
Karim Zérìbi

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée **ne détermine, directement ou indirectement, le comportement** du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

Amendement

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée **disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire**, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée **disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire ne contrôle de manière exclusive les décisions** du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même

Amendement 293
Jean-Jacob Bicep

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

***2. Les membres du conseil
d'administration et les hauts responsables
du gestionnaire de l'infrastructure ne
siègent pas dans les conseils
d'administration ou de surveillance et ne
font pas partie des hauts responsables
d'autres entités juridiques au sein de
l'entreprise verticalement intégrée.***

supprimé

***Les membres des conseils
d'administration ou de surveillance et les
hauts responsables des autres entités
juridiques au sein de l'entreprise
verticalement intégrée ne siègent pas dans
le conseil d'administration et ne font pas
partie des hauts responsables du
gestionnaire de l'infrastructure.***

Or. fr

Amendement 294
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

***2. Les membres du conseil
d'administration et les hauts responsables
du gestionnaire de l'infrastructure ne
siègent pas dans les conseils
d'administration ou de surveillance et ne
font pas partie des hauts responsables
d'autres entités juridiques au sein de***

supprimé

L'entreprise verticalement intégrée.

***Les membres des conseils
d'administration ou de surveillance et les
hauts responsables des autres entités
juridiques au sein de l'entreprise
verticalement intégrée ne siègent pas dans
le conseil d'administration et ne font pas
partie des hauts responsables du
gestionnaire de l'infrastructure.***

Or. en

Amendement 295
Isabelle Durant

Proposition de directive
Article 1 – point 4
Directive 2012/34/CE
Article 7 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

***2. Les membres du conseil
d'administration et les hauts responsables
du gestionnaire de l'infrastructure ne
siègent pas dans les conseils
d'administration ou de surveillance et ne
font pas partie des hauts responsables
d'autres entités juridiques au sein de
l'entreprise verticalement intégrée.***

supprimé

***Les membres des conseils
d'administration ou de surveillance et les
hauts responsables des autres entités
juridiques au sein de l'entreprise
verticalement intégrée ne siègent pas dans
le conseil d'administration et ne font pas
partie des hauts responsables du
gestionnaire de l'infrastructure.***

Or. en

Justification

En vertu de la législation en vigueur, les fonctions essentielles doivent être bien séparées de

toute entreprise ferroviaire, isolément ou dans le cadre d'un gestionnaire de l'infrastructure lui-même séparé de toute entreprise ferroviaire. Si tel est le cas, l'absence de discrimination peut être contrôlée par un organisme de contrôle fort au titre d'une obligation de résultat et non d'une obligation de moyens et il convient d'éviter de creuser davantage le fossé entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises ferroviaires, car cela ne peut qu'engendrer d'inutiles frais de transaction, des déficits de synergie et des objectifs mal définis.

Amendement 296
Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les membres du conseil d'administration **et les hauts responsables** du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils **d'administration ou de surveillance et ne font pas partie des hauts responsables d'autres entités juridiques** au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Amendement

2. Les membres du conseil d'administration **ou du directoire** du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils **d'administration ou les directoires d'autres entités juridiques exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire** au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Or. fr

Amendement 297
Antonio Cancian

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les membres du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration **ou de surveillance et ne font pas partie des**

Amendement

Les membres du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration **d'entreprises ferroviaires.**

*hauts responsables d'autres entités
juridiques au sein de l'entreprise
verticalement intégrée.*

Or. it

Amendement 298
Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les membres du conseil d'administration **et les hauts responsables** du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration ou **de surveillance et ne font pas partie des hauts responsables d'autres entités juridiques** au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Amendement

Les membres du conseil d'administration **ou du directoire** du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration ou **les directoires d'autres entités juridiques disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire** au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même.

Amendement 299
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les membres du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de

Amendement

Les membres du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de

l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration ou de surveillance ***et ne font pas partie des hauts responsables d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.***

l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration ou de surveillance ***d'entreprises ferroviaires.***

Or. it

Amendement 300
Gilles Pargneaux

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les membres des conseils d'administration ou ***de surveillance et les hauts responsables des autres entités juridiques*** au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne siègent pas dans le conseil ***d'administration et ne font pas partie des hauts responsables*** du gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

Les membres des conseils d'administration ou ***des directoires des autres entités juridiques exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire*** au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne siègent pas dans le conseil ***d'administration ou le directoire*** du gestionnaire de l'infrastructure.

Or. fr

Amendement 301
Antonio Cancian

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les membres ***des conseils*** d'administration ou ***de surveillance*** et les hauts responsables ***des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement***

Amendement

Les membres ***du conseil*** d'administration et les hauts responsables ***d'une entreprise ferroviaire*** ne siègent pas dans le conseil d'administration et ne font pas partie des

intégrée ne siègent pas dans le conseil d'administration et ne font pas partie des hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure.

hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure.

Or. it

Amendement 302

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les membres des conseils d'administration ou *de surveillance et les hauts responsables des autres entités juridiques* au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne siègent pas dans le conseil d'administration *et ne font pas partie des hauts responsables* du gestionnaire de l'infrastructure.

Amendement

Les membres des conseils d'administration ou *des directoires des autres entités juridiques disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire* au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne siègent pas dans le conseil d'administration *ou le directoire* du gestionnaire de l'infrastructure.

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même

Amendement 303

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les membres des conseils d'administration

Amendement

Les membres des conseils d'administration

ou de surveillance et les hauts responsables *des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée* ne siègent pas dans le conseil d'administration et ne font pas partie des hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure.

ou de surveillance et les hauts responsables *d'une entreprise ferroviaire* ne siègent pas dans le conseil d'administration et ne font pas partie des hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure.

Or. it

Amendement 304
Antonio Cancian

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

Texte proposé par la Commission

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.

supprimé

Le conseil de surveillance peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de sa compétence.

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement des membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que leurs conditions de travail, y compris leur rémunération et la cessation de leur mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat des personnes désignées par le conseil de surveillance pour être nommées ou reconduites en tant que membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation du mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. Ces conditions

et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.

Des droits effectifs de recours auprès de l'organisme de contrôle sont accordés aux membres du conseil d'administration qui souhaitent introduire une plainte contre la cessation prématurée de leur mandat.

Or. it

Amendement 305
Jean-Jacob Bicep

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

Texte proposé par la Commission

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.

supprimé

Le conseil de surveillance peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de sa compétence.

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement des membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que leurs conditions de travail, y compris leur rémunération et la cessation de leur mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et

les conditions régissant la durée et la cessation du mandat des personnes désignées par le conseil de surveillance pour être nommées ou reconduites en tant que membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation du mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. Ces conditions et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.

Des droits effectifs de recours auprès de l'organisme de contrôle sont accordés aux membres du conseil d'administration qui souhaitent introduire une plainte contre la cessation prématurée de leur mandat.

Or. fr

Amendement 306

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Ryszard Antoni Legutko, Artur Zasada

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.

supprimé

Le conseil de surveillance peut consulter

le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de sa compétence.

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement des membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que leurs conditions de travail, y compris leur rémunération et la cessation de leur mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat des personnes désignées par le conseil de surveillance pour être nommées ou reconduites en tant que membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation du mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. Ces conditions et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.

Des droits effectifs de recours auprès de l'organisme de contrôle sont accordés aux membres du conseil d'administration qui souhaitent introduire une plainte contre la cessation prématurée de leur mandat.

Or. en

Amendement 307
Isabelle Durant

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

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.

supprimé

Le conseil de surveillance peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de sa compétence.

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement des membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que leurs conditions de travail, y compris leur rémunération et la cessation de leur mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat des personnes désignées par le conseil de surveillance pour être nommées ou reconduites en tant que membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation du mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. Ces conditions et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.

Des droits effectifs de recours auprès de l'organisme de contrôle sont accordés aux membres du conseil d'administration qui souhaitent introduire une plainte contre

la cessation prématurée de leur mandat.

Or. en

Justification

En vertu de la législation en vigueur, les fonctions essentielles doivent être bien séparées de toute entreprise ferroviaire, isolément ou dans le cadre d'un gestionnaire de l'infrastructure lui-même séparé de toute entreprise ferroviaire. Si tel est le cas, l'absence de discrimination peut être contrôlée par un organisme de contrôle fort au titre d'une obligation de résultats et il n'est pas nécessaire d'ériger une "muraille de Chine" ou d'encombrer la législation de mesures indéchiffrables et complexes qui ne peuvent qu'engendrer d'inutiles frais de transaction, des déficits de synergie et des objectifs mal définis.

Amendement 308

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. it

Amendement 309

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil de surveillance qui est composé de représentants des propriétaires

Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil d'administration ou, lorsqu'il est doté d'un directoire, un conseil de

ultimes de *l'entreprise* verticalement intégrée.

surveillance. *Le conseil d'administration ou le conseil de surveillance comporte des représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée ou des personnalités nommées par l'État membre et peut comporter également des représentants des salariés employés par le gestionnaire de l'infrastructure.*

Or. fr

Amendement 310
Bernadette Vergnaud

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

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil de surveillance qui est composé de représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée, *et le cas échéant, des représentants des autorités publiques régionales concernées.*

Or. fr

Justification

Dans les Etats ayant régionalisé les services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les autorités publiques finançant ces services devraient être représentées au conseil d'administration ou de surveillance.

Amendement 311
Joachim Zeller

Proposition de directive
Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE
Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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, dans le cas où ces dernières n'y sont pas encore représentées.***

Or. de

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 312
Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil ***d'administration ou, lorsqu'il est doté d'un directoire, un conseil de surveillance. Ce conseil compte des*** représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée ***ou des personnalités nommées par l'Etat membre ainsi que des représentants des salariés employés par le gestionnaire de l'infrastructure, en application des règles nationales régissant la composition des instances de gouvernance des sociétés.***

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même

Amendement 313
Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Le conseil **de surveillance** peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de **sa** compétence.

Amendement

Le conseil **d'administration ou le directoire** peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de **la** compétence **de ce dernier**.

Or. fr

Amendement 314
Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Le conseil **de surveillance** peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de **sa** compétence.

Amendement

Ce conseil peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur les questions relevant de **la** compétence **de ce dernier**.

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même

Amendement 315

Gilles Pargneaux

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement **des membres** du conseil **d'administration** du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que **leurs** conditions de travail, y compris **leur** rémunération et la cessation de **leur** mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat **des personnes désignées** par le conseil de surveillance pour être **nommées ou reconduites** en tant que **membres** du conseil **d'administration** du gestionnaire de **l'infrastructure**, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation **du** mandat, sont notifiées à **l'organisme** de contrôle visé à l'article 55. **Ces conditions et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.**

Amendement

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement **du président** du conseil **d'administration ou du directoire** du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que **ses** conditions de travail, y compris **sa** rémunération et la cessation de **son** mandat, sont prises par le conseil de surveillance **ou le propriétaire ultime**. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat **de la personne désignée** par le conseil de surveillance **ou le propriétaire ultime** pour être **nommée ou reconduite** en tant que **président** du conseil **d'administration ou du directoire** du gestionnaire de **l'infrastructure**, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation **de son** mandat, sont notifiées à **l'organisme** de contrôle visé à l'article 55. **L'organisme de contrôle ne peut s'opposer à ces décisions que dans la mesure où l'indépendance professionnelle à l'égard de toute entité juridique exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire de la personne désignée pour présider le conseil d'administration ou le directoire du gestionnaire de l'infrastructure ne serait pas assurée ou dans la mesure où la cessation prématurée de son mandat serait motivée par une indépendance professionnelle à l'égard de toute entité**

Amendement 316

Karim Zéribi

Proposition de directive

Article 1 – point 4

Directive 2012/34/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement **des membres du** conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que **leurs** conditions de travail, y compris **leur** rémunération et la cessation de **leur** mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat **des personnes désignées** par le conseil de surveillance pour être **nommées ou reconduites** en tant que **membres** du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation **du** mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. **Ces conditions et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées.** **L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.**

Amendement

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement **du président** conseil d'administration **ou du directoire** du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que **ses** conditions de travail, y compris **sa** rémunération et la cessation de **son** mandat, sont prises par le conseil de surveillance **ou le propriétaire ultime**. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat **de la personne désignée** par le conseil de surveillance **ou le propriétaire ultime** pour être **nommée ou reconduite** en tant que **président** du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation **de son** mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. **L'organisme de contrôle ne peut s'opposer à ces décisions que dans la mesure où l'indépendance professionnelle à l'égard de toute entité juridique disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire de la personne désignée pour présider le conseil d'administration ou le directoire du gestionnaire de l'infrastructure ne serait pas assurée ou dans la mesure où la cessation prématurée de son mandat serait motivée par une indépendance professionnelle à l'égard de toute entité**

*juridique disposant d'une licence
d'entreprise ferroviaire.*

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie par lui-même