



Bruxelles, le 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN
conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union
européenne
concernant la
position du Conseil sur l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil
abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour
la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. CONTEXTE

Le 30 janvier 2013, la Commission a adopté un paquet complet comportant six propositions législatives afin d'améliorer la qualité et d'élargir le choix des services ferroviaires en Europe.

Des améliorations de la qualité et de l'efficacité du service sont nécessaires pour rendre le transport ferroviaire de voyageurs plus attrayant et encourager le transfert modal. Il est possible de mieux utiliser les fonds publics limités et viser à des transports plus durables.

Le paquet vise également à encourager l'innovation dans les chemins de fer de l'UE, afin de mieux répondre aux attentes des utilisateurs, et cela par trois moyens différents liés entre eux:

- (1) l'ouverture des marchés nationaux du transport de voyageurs à la concurrence, et l'instauration de l'obligation de recourir aux appels d'offres pour l'attribution des contrats de service public;
- (2) le renforcement de l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures de façon qu'ils contrôlent toutes les fonctions essentielles du réseau ferroviaire, et la garantie pour tous d'un accès équitable aux chemins de fer;
- (3) le renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne, pour en faire un «guichet unique» aux fins de la délivrance d'autorisations de mise sur le marché de véhicules valables dans toute l'UE, ainsi que de certificats de sécurité pour les opérateurs valables dans toute l'UE.

Date d'envoi de la proposition au Parlement européen et au Conseil
(document COM(2013) 26 final — 2013/0013 COD):

31 janvier 2013

Date de l'avis du Comité économique et social européen:

11 juillet 2013

Date de l'avis du Comité des régions:

8 octobre 2013

Date de la position du Parlement européen en première lecture:

26 février 2014

2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

L'objectif général de la proposition de la Commission concernant l'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer est d'éliminer les incohérences dans l'ordre juridique de l'UE et, conformément aux objectifs du programme REFIT de la Commission, de contribuer à la simplification en abrogeant un acte juridique devenu caduc.

Le règlement (CEE) n° 1192/69 (ci-après «le règlement») ne cadre pas et est incompatible avec les dispositions législatives actuellement en vigueur, pour plusieurs raisons.

- Étant donné que les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales, aucune compensation versée par l'État n'est autorisée pour les dépenses relatives aux assurances et aux pensions, ni pour d'autres dépenses de fonctionnement (sauf en cas de compensation pour la prestation de services publics). Ce principe est établi dans les grandes lignes dans les règles relatives aux aides d'État prévues par le traité et est défini plus précisément dans les lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (communication 2008/C 184/07).
- La liste des entreprises ferroviaires pouvant prétendre à une compensation au titre du règlement et la classification des types de compensations que peuvent recevoir les entreprises ferroviaires présupposent une intégration de la gestion de l'infrastructure dans les activités des entreprises ferroviaires, qui est incompatible avec le principe de la séparation des fonctions essentielles et avec le principe de séparation comptable.
- Le règlement énumère seulement 40 entreprises ferroviaires pouvant prétendre à une compensation. Au moment de son adoption, cette disposition ne semblait pas poser de problème car les entreprises ferroviaires historiques étaient uniquement en concurrence avec les autres modes de transport et non avec d'autres entreprises ferroviaires. Dans un marché libéralisé où les entreprises ferroviaires sont en concurrence directe avec les entreprises monopolistiques traditionnelles, l'octroi d'une compensation financière à seulement certaines de ces entreprises ne se justifie plus. Si les conditions financières diffèrent pour les entreprises de chemin de fer (en conséquence dudit règlement), les nouveaux arrivants ne peuvent pas compter sur des conditions d'accès non discriminatoires. Par exemple, les nouveaux arrivants pourraient éprouver des difficultés à attirer du personnel des entreprises ferroviaires historiques puisque ces dernières pourraient être en mesure d'offrir des conditions plus favorables en matière de pension, grâce aux subventions reçues au titre du règlement.
- Seuls les paiements compensatoires relevant de la catégorie IV du règlement (dépenses relatives aux installations de croisement) sont compatibles avec la législation en vigueur. Ces paiements sont des dépenses associées aux fonctions d'un gestionnaire d'infrastructure qui, en vertu de l'article 8 de la directive 2012/34/UE, peut bénéficier d'un financement public. Les dispositions du règlement liées aux paiements relevant de la catégorie IV sont donc également superflues.

3. REMARQUES SUR LA POSITION DU CONSEIL

La position adoptée en première lecture par le Conseil le 17 octobre 2016 reprend les principaux objectifs de la proposition de la Commission, même si le Conseil a convenu de repousser l'abrogation des dispositions du règlement applicables à la normalisation des comptes en ce qui concerne la catégorie IV, comme énoncé à l'annexe IV de ce règlement. Ces dispositions continueront de s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2017.

4. CONCLUSION

La Commission accepte la position adoptée par le Conseil, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture. En effet, la Commission considère que l'adoption des piliers commercial et technique maximiserait les bénéfices en termes de qualité du service, d'efficacité et de compétitivité du secteur ferroviaire.