

Informations de base	
<p>1998/0267(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire</p> <p>Abrogation 2010/0253(COD) Modification 2002/0022(COD) Modification 2004/0047(COD) Voir aussi 1998/0265(COD) Voir aussi 1998/0266(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	DELE Délégation PE au comité de conciliation	SWOBODA Hannes (PSE)	25/08/2000
	Commission à fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	SWOBODA Hannes (PSE)	27/10/1998
	Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	ECON Affaires économiques et monétaires	WIBE Sören (PSE)	10/11/1998
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2234	1999-12-09
	Transports, télécommunications et énergie	2252	2000-03-28
	Transports, télécommunications et énergie	2169	1999-03-29
	Transports, télécommunications et énergie	2142	1998-11-30
	Transports, télécommunications et énergie	2191	1999-06-17
	Transports, télécommunications et énergie	2204	1999-10-06
	Transports, télécommunications et énergie	2324	2000-12-20
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
29/09/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0480 	Résumé
23/10/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
30/11/1998	Débat au Conseil		
17/02/1999	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
17/02/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0059/1999	
10/03/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0167/1999	Résumé
29/03/1999	Débat au Conseil		
17/06/1999	Débat au Conseil		
28/07/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
28/07/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	A5-0021/1999	
06/10/1999	Débat au Conseil		
27/10/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0061/1999	Résumé
25/11/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0616 	Résumé
28/03/2000	Publication de la position du Conseil	05388/1/2000	Résumé
13/04/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/06/2000	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/06/2000	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0171/2000	
05/07/2000	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0297/2000	Résumé
25/08/2000	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
08/12/2000	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3662/2000	
20/12/2000	Décision du Conseil, 3ème lecture		
18/01/2001	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0014/2001	
01/02/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0048/2001	Résumé
26/02/2001	Signature de l'acte final		
26/02/2001	Fin de la procédure au Parlement		
15/03/2001	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1998/0267(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation 2010/0253(COD) Modification 2002/0022(COD) Modification 2004/0047(COD)

	Voir aussi 1998/0265(COD) Voir aussi 1998/0266(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/13564

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0059/1999 JO C 153 01.06.1999, p. 0003	17/02/1999	
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique		A5-0021/1999 JO C 154 05.06.2000, p. 0005	28/07/1999	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture		T5-0061/1999 JO C 154 05.06.2000, p. 0022-0045	27/10/1999	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0171/2000 JO C 121 24.04.2001, p. 0010	21/06/2000	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0297/2000 JO C 121 24.04.2001, p. 0034-0113	05/07/2000	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0014/2001	18/01/2001	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0048/2001 JO C 267 21.09.2001, p. 0019-0047	01/02/2001	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Position du Conseil		05388/1/2000 JO C 178 27.06.2000, p. 0028	28/03/2000	Résumé
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure		COM(1998)0202	31/03/1998	
Document de base législatif		COM(1998)0480	29/09/1998	Résumé
Commission: resaisine		SEC(1999)0581	28/04/1999	
Proposition législative modifiée		COM(1999)0616	25/11/1999	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(2000)0634	07/04/2000	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2000)0572	15/09/2000	Résumé
		COM(2006)0189		

Document de base non législatif		03/05/2006	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2008)0133 	06/02/2008	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)0131 	06/02/2008	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)0132 	06/02/2008	
Document annexé à la procédure	COM(2008)0054 	06/02/2008	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
ESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0556/1999 JO C 209 22.07.1999, p. 0022	26/05/1999	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0058/1999 JO C 057 29.02.2000, p. 0040	18/11/1999	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3662/2000	08/12/2000	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2001/0014 JO L 075 15.03.2001, p. 0029	Résumé
---	--------

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 03/05/2006

Trois ans après la date limite fixée pour la transposition des directives européennes constituant le premier paquet ferroviaire, la Commission européenne présente un rapport sur leur mise en œuvre concrète dans les États membres. S'appuyant sur de nombreuses consultations avec les parties prenantes, ainsi que des conclusions d'un certain nombre d'études externes indépendantes, le rapport conclut que la transposition juridique est terminée; cependant, des efforts supplémentaires sont nécessaires dans certains pays pour garantir la présence d'un cadre réglementaire efficace et le fonctionnement satisfaisant du marché des services ferroviaires.

Les États membres devraient en particulier porter leurs efforts sur :

- l'achèvement de la restructuration des entreprises historiques dans le respect des conditions de séparation comptable et de séparation des fonctions essentielles telles que l'allocation de capacité et la tarification;
- l'établissement de principes de tarification de l'infrastructure ferroviaire prenant en compte la tarification des autres modes de transport et s'inscrivant dans une véritable stratégie de transport favorisant une concurrence équitable des modes et le développement durable;
- la création des capacités administratives nécessaires au bon fonctionnement de l'organisme de contrôle et de l'autorité nationale de sécurité, tout en assurant une indépendance réelle de ces organismes;

- la contractualisation des relations financières de l'État avec le gestionnaire d'infrastructure pour le financement de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, dans un contexte de mise en place d'un régime de performances;
- la clarification des relations financières entre les autorités nationales et régionales de transport et les entreprises ferroviaires, par la conclusion de contrats de services publics dûment publiés;
- la prohibition de subventions croisées entre des opérations de transport de fret et celles des passagers pour maintenir la capacité de concurrence du fret ferroviaire;
- la création de conditions d'accès transparentes aux centres de formation et aux certificats de sécurité.

La Commission recommande aux gestionnaires d'infrastructure de veiller à :

- l'amélioration du contenu et de la publicité du document de référence du réseau qui doit être clair et complet, couvrant l'ensemble des services nécessaires à l'accès à l'infrastructure;
- la fixation de redevances liées aux coûts réels occasionnés par le trafic ferroviaire;
- la coopération à l'échelle européenne pour l'octroi de sillons internationaux et pour établir des conditions harmonisées d'accès à l'infrastructure au travers de contrats types.

Les entreprises ferroviaires historiques, dont la gestion à long terme doit être assurée, devraient poursuivre leur restructuration en vue de s'adapter au nouveau contexte européen dans le respect des règles de concurrence.

La Commission a également examiné l'évolution de l'emploi dans le secteur ferroviaire. Après plusieurs années de déclin, principalement dû à une perte de compétitivité et à des efforts de restructuration visant à accroître la productivité, l'emploi s'est récemment stabilisé et des emplois ont même été créés par de jeunes sociétés ferroviaires et des prestataires de services dans le secteur du rail. À l'avenir, les efforts doivent être renforcés pour assurer un niveau de formation adéquat des personnels sur les marchés ouverts et intégrés.

Enfin, l'établissement d'indicateurs de sécurité pour le transport ferroviaire a un effet très favorable. Ces indicateurs montrent que le nombre de personnes blessées ou décédées au cours d'accidents ferroviaires - déjà très faible en comparaison avec d'autres modes de transport - est en constante diminution alors que les volumes de trafic s'accroissent.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 01/02/2001 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 25/11/1999 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient, en totalité ou en partie, 11 des 26 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les amendements retenus visent principalement à : - plaider en faveur d'une ouverture du marché par étapes qui correspond aux obligations prévues par le traité, - encourager les progrès en matière d'harmonisation technique, - souligner l'importance d'une concurrence intermodale, indispensable pour permettre des choix de transport d'une efficacité optimale, - contraindre les États membres à se doter d'un cadre pour la tarification, - tenir compte du fait que les services peuvent être fournis par plusieurs gestionnaires ou fournisseurs, - permettre à des entités autres que des entreprises ferroviaires de se porter candidates, sous réserve de la législation nationale, - prévoir un échange de vues entre les services gouvernementaux. La Commission accepte également le principe d'une simplification des règles applicables au trafic des voyageurs et la possibilité d'augmenter les redevances liées au fret lorsqu'il est démontré que cela ne menace pas la compétitivité intermodale.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 26/02/2001 - Acte final

OBJECTIF : redynamiser le secteur ferroviaire européen en créant des conditions propices au développement d'un système ferroviaire dynamique, compétitif et axé sur les besoins des clients. **MESURE DE LA COMMUNAUTÉ** : Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. **CONTENU** : la présente directive s'inscrit dans le "paquet ferroviaire" définissant un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), qui permettra aux entreprises ferroviaires de l'Union européenne d'avoir accès à ce réseau pour exploiter des services de fret internationaux au sein de la Communauté, aux conditions établies dans les directives. La directive visant à remplacer la directive 95/19/CE prévoit, en ce qui concerne la répartition des capacités : - une définition plus précise des droits des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, - une procédure pour résoudre les conflits entre les demandes de capacités et surmonter les problèmes liés à la pénurie de capacités, - que l'organisme chargé de la répartition des capacités ne pourra être lui-même fournisseur de services de transport, - un droit de recours. En ce qui concerne la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, la directive prévoit que la tarification se fera sur la base des coûts marginaux (à savoir les coûts directement liés à l'exploitation des chemins de fer). De plus, il sera possible d'augmenter ou de moduler les redevances pour atteindre d'autres objectifs, tels qu'une meilleure couverture des coûts, l'incorporation des coûts externes, et pour résoudre les problèmes liés à la rareté des capacités. La directive instaure également un système d'amélioration des performances assorti de mesures d'incitation et de sanctions pour obtenir une meilleure efficacité et la publication préalable des systèmes de tarification et des informations sur le mode de calcul des redevances, en vue de garantir un traitement

équitable. Le texte prévoit que la directive s'appliquera à l'infrastructure ferroviaire utilisée pour les services ferroviaires nationaux et internationaux. Il considère les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires comme des "candidats" (aux fins de la répartition de sillons). Il permet par ailleurs aux États membres de considérer comme candidats sur leurs territoires respectifs d'autres entités ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités d'infrastructure (par exemple pouvoirs publics, chargeurs, transitaires et opérateurs de transports combinés). Pour ce qui est des dérogations à la règle générale de tarification fondée sur les coûts marginaux, la directive permet aux gestionnaires de l'infrastructure de percevoir des majorations (en sus de la tarification au coût marginal), si le marché s'y prête, sur la base des principes d'efficacité, de transparence et de non-discrimination, tout en garantissant une compétitivité optimale, en particulier pour les services de fret internationaux. Le système de tarification doit respecter les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Seules les options suivantes peuvent être utilisées pour percevoir des majorations : des majorations pour des segments déterminés du marché, des contrats négociés individuellement ou encore un système de tarification comportant des éléments fixes et des éléments variables. Toutefois, dans des segments particuliers du marché, par exemple ceux où la demande d'accès est élevée, les redevances ne doivent pas aboutir à l'exclusion d'entreprises qui ne peuvent payer que les coûts directement imputables à l'exploitation des chemins de fer, en sus d'un taux de rendement que le marché peut supporter. ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/03/2001. ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION : 15/03/2003.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 28/03/2000 - Position du Conseil

La position commune partage les grands objectifs de la proposition visant à développer le transport ferroviaire international ainsi qu'à garantir les principes de transparence et de non-discrimination. Toutefois, le texte ayant été remanié considérablement pendant la discussion, la position s'écarte sur un certain nombre de points, de la proposition de la Commission. Parmi les modifications introduites par le Conseil, les plus significatives sont les suivantes: - en matière de calcul des redevances, la faculté accordée aux États membres de demander des majorations, par rapport au coût directement imputable à l'exploitation ferroviaire, lorsque le marché s'y prête et que l'État en question souhaite un recouvrement plus complet du coût total des infrastructures, - en matière de répartition des capacités, la limitation aux seules entreprises ferroviaires de se porter candidats à l'acquisition des sillons horaires, bien que permettant aux États membres d'admettre d'autres candidats sur leur territoire, - une simplification, par rapport à la proposition, des règles concernant tant la tarification que la répartition des capacités, - l'ajout de dérogations concernant l'application de quelques articles de la directive, dont peuvent se prévaloir certains États membres (Grèce, Irlande) en fonction des circonstances particulières de leurs réseaux ferroviaires. À noter que le Conseil a suivi la proposition modifiée en retenant totalement ou partiellement les amendements du Parlement européen concernant: l'ouverture progressive du marché ferroviaire; les conditions de concurrence équitables entre le rail et la route et la prise en compte de leurs effets externes; les définitions de "gestionnaire de l'infrastructure" et de "réseau"; l'obligation de mettre en place un cadre pour la tarification; les cas où des services à fournir aux entreprises relèvent des fournisseurs autres que les gestionnaires des infrastructures; le fait d'admettre que le montant des redevances dépasse le coût directement imputable à l'exploitation des trains; les exceptions aux principes de tarification.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 05/07/2000 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Hannes ZWOBODA (PSE, A) sur l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, le Parlement européen a modifié la position commune. Par ses amendements, il précise que la garantie d'un transport public adapté doit se voir reconnaître la priorité dans le contexte de la répartition des capacités d'infrastructure. Les États membres pourront alors accorder au gestionnaire de l'infrastructure une compensation pour pertes financières dues à la nécessité d'attribuer une capacité déterminée dans l'intérêt du service public de transport. L'objectif à long terme consiste à faire supporter par les utilisateurs les coûts de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure existante. Toutefois, le principe de la couverture intégrale des coûts ne pourra s'appliquer qu'à partir du moment où il visera également les autres modes de transport, notamment le transport de marchandises par route, faute de quoi la situation concurrentielle du rail se détériorerait de nouveau. D'où la nécessité de garantir le principe d'une concurrence équitable et non discriminatoire entre les États membres, les différents moyens de transport et les différentes entreprises de transport. Enfin contrairement au Conseil, le Parlement européen considère que le champ d'application de la directive doit également s'étendre aux chemins de fer d'Irlande, d'Irlande du Nord et de Grèce, qui sont géographiquement séparés du réseau ferroviaire communautaire.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 29/09/1998 - Document de base législatif

OBJECTIF: les principaux objectifs de la proposition de directive sont les suivants: - rendre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire plus efficace et faire baisser les coûts; - rendre effectifs les droits d'accès existants, en clarifiant les règles de tarification et d'attribution de sillons; - faciliter la fourniture et l'utilisation de sillons internationaux de haute qualité en harmonisant les procédures de répartition des capacités et les principes de tarification; - faire en sorte que les procédures de tarification et de répartition des capacités ne constituent pas des barrières à l'entrée sur le marché. CONTENU: la présente proposition s'inscrit dans un paquet de mesures destinées à assurer un traitement équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires et une utilisation efficace de l'infrastructure. En ce qui concerne la répartition des capacités, la directive proposée définit avec précision les droits des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Elle définit également une procédure précise d'établissement d'horaires. Dans ce cadre, les divers opérateurs auront la possibilité de demander des capacités dont l'attribution obéira à des règles et critères connus à l'avance. Cette procédure sera conçue pour résoudre les conflits entre les demandes de capacités et surmonter les problèmes liés à la pénurie de capacités dans le respect des droits de tous les demandeurs. La proposition de directive dispose également que l'organisme chargé de la répartition des capacités ne pourra être lui-même fournisseur de services de transport et établit un droit de recours. En ce qui concerne la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, le principe proposé est de calculer la tarification sur la base du coût marginal, c'est-à-dire le coût directement lié à la circulation d'un train. La directive permettra toutefois d'augmenter et de moduler les redevances pour atteindre d'autres objectifs: un meilleur recouvrement des coûts externes et la résolution des problèmes liés à la rareté des capacités. La directive prévoit aussi d'intégrer, dans les systèmes de tarification, un système d'amélioration des performances assorti de mesures d'incitation et de sanctions, pour une bien meilleure efficacité. En outre, la directive proposée permettra de garantir un traitement équitable, en rendant obligatoire la publication préalable des systèmes de

tarification et des informations sur le mode de calcul des redevances. La directive établit des garde-fous pour protéger les entreprises ferroviaires contre tout abus monopolistique du gestionnaire de l'infrastructure dans sa politique tarifaire et pour empêcher qu'un système de redevances forfaitaires et de réductions ne défavorise les petites entreprises ferroviaires.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 06/02/2008

La présente communication définit les mesures que les États membres et les gestionnaires d'infrastructure doivent prendre pour concilier équilibre financier et un niveau approprié des services d'infrastructure ferroviaire. Elle porte en particulier sur les contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

La législation de l'UE exige de définir des mesures incitatives afin de réduire le coût de la mise à disposition de l'infrastructure et des redevances d'utilisation qui en découlent. Si la Communauté a posé des exigences précises concernant la gestion de la sécurité et la notification des données relatives aux accidents, il n'existe encore aucune obligation de ce type, au niveau communautaire, concernant le contrôle du service d'infrastructure. Les États membres peuvent choisir de remplir cette obligation au moyen de mesures réglementaires et/ou d'accords contractuels appelés contrats pluriannuels. Ces accords constituent une modalité de financement à long terme de la maintenance de l'infrastructure. Ils sont conclus pour au moins trois ans, c'est-à-dire une période plus longue que l'exercice annuel habituel. Les termes du contrat et le calendrier des paiements doivent être arrêtés au préalable pour toute la durée du contrat.

La situation concernant le recours aux contrats pluriannuels varie considérablement d'un État membre à l'autre. Environ la moitié d'entre eux ne les utilisent pas ni n'envisagent de le faire. Certains États membres ne prévoient aucun financement pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire dans un premier temps, d'autres sont en train de négocier des contrats pour la première fois, et d'autres encore sont disposés à les prolonger pour une nouvelle période pluriannuelle.

La maintenance de l'infrastructure ne bénéficie pas toujours de l'attention et des moyens financiers que les entreprises ferroviaires sont en droit d'attendre pour pouvoir concurrencer les autres modes de transport. Près d'un tiers des gestionnaires d'infrastructure déclarent que les fonds dont ils disposent ne sont pas suffisants pour entretenir leur réseau. Il y a d'énormes différences, entre les États membres, en ce qui concerne les dépenses de maintenance par kilomètre de voie qui peuvent varier de 1 à 30. Un tel écart amène à penser que certains réseaux prennent peut-être un retard de maintenance que le gestionnaire d'infrastructure est incapable d'assumer financièrement. Il indique peut-être que, dans certains cas, la maintenance n'est pas viable tandis que, dans d'autres cas, les gestionnaires d'infrastructure n'ont pas exploité les possibilités de réduction des coûts de la même façon dans toute l'Europe.

Dans certains pays européens, les gestionnaires d'infrastructure ont acquis une expérience précieuse en matière de contrats pluriannuels. La Commission estime qu'il serait utile de suivre cette approche plus systématiquement sur la base des meilleures pratiques existantes. En vue de promouvoir les meilleures pratiques dans l'utilisation de tels contrats, la nécessité d'engager de nouvelles actions est envisagée à trois niveaux: États membres, gestionnaires d'infrastructure et organismes de réglementation :

- les meilleures pratiques exigent que les États membres concluent des contrats pluriannuels avec leurs gestionnaires d'infrastructure. Toutefois, faute de contrats de ce type, les États membres doivent disposer que le gestionnaire de l'infrastructure engage des ressources, en interne ou en sous-traitance, sur des périodes d'au moins trois ans ;
- les États membres et leurs gestionnaires d'infrastructure doivent faire en sorte que les contrats pluriannuels soient conformes au plan stratégique national en matière de transports et aux plans d'entreprise des gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les concessions d'infrastructure et pour tout contrat-cadre entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure ;
- l'État doit consulter les parties concernées sur toute proposition de contrats pluriannuels avant de passer un nouveau contrat ou de renégocier des dispositions existantes. Il négocie ensuite l'étendue et la qualité du réseau ;
- les États membres doivent intensifier leurs efforts et réduire les coûts et les redevances pour la mise à disposition et l'utilisation de l'infrastructure. Ils doivent convenir d'objectifs quantifiés de réduction des coûts sur des périodes d'au moins trois ans, et en contrôler la réalisation ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent apprécier l'état des voies au moins une fois par an sur toutes leurs lignes, et plus fréquemment sur leurs lignes principales ;
- en fonction de ces mesures, les gestionnaires d'infrastructure doivent définir et publier des indicateurs permettant d'évaluer et de prévoir la qualité et les performances de l'infrastructure sur une base annuelle et sur la durée du contrat pluriannuel ;
- l'intervention discrétionnaire de l'État dans la gestion de l'infrastructure doit être limitée aux cas prévus par le contrat, tandis que le gestionnaire de l'infrastructure poursuit les objectifs convenus avec une grande latitude en termes d'indépendance de gestion. Sinon, l'accord ou le contrat doit être renégocié ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent consigner dans le document de référence du réseau les cas où les lignes ne sont pas correctement entretenues et où la qualité de l'infrastructure est jugée en baisse, faute de quoi l'infrastructure sera mise hors service. Ces informations doivent être fournies suffisamment tôt pour pouvoir produire un effet d'alerte rapide vis-à-vis des utilisateurs ;
- un organisme indépendant doit avoir pour tâche de contrôler la conformité au contrat pluriannuel et d'arbitrer entre les parties au contrat pluriannuel en cas de litige. Cela suppose de disposer du personnel et des compétences appropriés pour effectuer ce type d'évaluation.

Enfin, les contrats pluriannuels peuvent constituer une première étape vers une meilleure utilisation des appels d'offres en matière de services d'infrastructure. Il sera difficile de soumettre en une fois l'intégralité d'un réseau national à appel d'offres. Afin de limiter les éventuels inconvénients, il convient de prendre des mesures de sauvegarde afin que les règles en matière d'accès soient simples et non discriminatoires et que celles relatives à la concurrence soient respectées.

À ce stade, la Commission étudiera la possibilité d'intégrer plusieurs des recommandations ci-dessus dans sa proposition de refonte du premier paquet ferroviaire, qui est prévue en 2008.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 07/04/2000 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission s'est efforcée de tenir compte le plus possible du point de vue du Parlement européen exprimé en première lecture, en reprenant des amendements dans leur intégralité ou en substance. Elle estime que le compromis trouvé par le Conseil marque un progrès équilibré en faveur de la politique ferroviaire et exprime par conséquent un avis favorable sur la position commune.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 15/09/2000 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte 8 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. En revanche, elle ne peut accepter les amendements concernant les principes de tarification, les dérogations en faveur de plusieurs États membres, les catégories d'entreprises pouvant accéder aux infrastructures ferroviaires, la primauté des services de transport pour une économie sociale lors de l'attribution des capacités d'infrastructure, la nécessité d'accroître les investissements dans les capacités de l'infrastructure ferroviaire, un registre à jour des entreprises ou entités publiques auxquelles des capacités ont été attribuées.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 10/03/1999 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant les rapports de M. Pavlos SARLIS (PPE, Gr) par 415 voix pour, 86 contre et 23 abstentions, et de M. Hannes SWOBODA (PSE, A), le Parlement européen a donné son feu vert à la libéralisation progressive des chemins de fer en Europe et a souligné la nécessité de revitaliser les chemins de fer. Une large majorité du Parlement européen a déploré le fait que la Commission européenne n'ait pas présenté de propositions visant à étendre graduellement la libéralisation du transport ferroviaire comme l'avait recommandé le Parlement européen dans une résolution du 13 janvier 1998. En ce qui concerne le rapport de M. Hannes SWOBODA, le Parlement européen approuve l'objectif de la proposition visant à modifier la directive 95/19/CEE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. Le Parlement considère toutefois que: - l'ouverture progressive du secteur ferroviaire doit aller de pair avec des mesures d'harmonisation technique aussi rapides et efficaces que possible; - dans le secteur des transports de marchandises, les intérêts des clients sont le mieux servis par une concurrence renforcée ou par la coopération des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence, aboutissant à une concurrence qui ne porte pas atteinte aux droits sociaux et offre les mêmes niveaux de sécurité; - la revitalisation des chemins de fer européens implique l'existence de conditions de concurrence équitable entre le rail et la route, sur la base notamment d'une prise en compte adéquate des différents effets externes. Le Parlement demande que les États membres soient tenus de mettre en place un cadre pour la tarification, en respectant l'indépendance de gestion prévue par la directive 91/440/CEE. Il souhaite que les États membres puissent prendre les mesures nécessaires pour que, lors de la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la priorité soit donnée aux services ferroviaires suivants: - services fournis dans l'intérêt du public, avec possibilité pour les États membres de dédommager le gestionnaire de l'infrastructure des pertes financières dues à l'obligation d'allouer une certaine capacité d'infrastructure dans l'intérêt des services publics; - services qui, sans préjudice des articles 85, 86 et 90 du traité CE, sont effectués totalement ou partiellement sur une infrastructure spécifique construite ou aménagée pour ces services (lignes spéciales à grande vitesse ou spécialisées dans le fret). Le Parlement demande que les États membres puissent accorder à des entreprises ferroviaires qui fournissent certains services ou les fournissent dans certaines régions, des droits spéciaux en matière de répartition des capacités d'infrastructure sur une base non discriminatoire, si ces droits sont indispensables pour assurer un bon niveau de service public.

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 27/10/1999 - Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture

Le Parlement européen confirme en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision le texte voté le 10.03.1999 sur cette proposition de directive.