


Informations de base	
<p>2010/2556(RSP)</p> <p>RSP - Résolutions d'actualité</p> <p>Résolution sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE)</p> <p>Voir aussi Directive 2001/12/EC 1998/0265(COD) Voir aussi Directive 2001/13/EC 1998/0266(COD) Voir aussi Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 8.50.01 Application du droit de l'Union européenne</p>	Procédure terminée

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
09/03/2010	Débat en plénière	CRE link	Résumé
16/06/2010	Débat en plénière	CRE link	Résumé
17/06/2010	Décision du Parlement	T7-0240/2010	Résumé
17/06/2010	Résultat du vote au parlement		
17/06/2010	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2010/2556(RSP)
Type de procédure	RSP - Résolutions d'actualité
Sous-type de procédure	Résolution sur déclaration
	Voir aussi Directive 2001/12/EC 1998/0265(COD) Voir aussi Directive 2001/13/EC 1998/0266(COD) Voir aussi Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 136-p5
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Question orale/interpellation du Parlement		B7-0204/2010	08/03/2010	
Proposition de résolution		B7-0344/2010	16/06/2010	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0240/2010	17/06/2010	Résumé
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2010)6508	27/10/2010	

Résolution sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE)

2010/2556(RSP) - 17/06/2010 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

À la suite du débat qui a eu lieu en séance le 16/06/2010, le Parlement européen a adopté une résolution déposée par la commission des transports et du tourisme sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE).

La résolution précise que le premier paquet ferroviaire, qui a été adopté en 2001 et contient trois directives portant respectivement sur le développement des chemins de fer communautaires, sur les licences des entreprises ferroviaires et sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, était destiné à revitaliser le secteur ferroviaire en faisant office de première étape vers la création d'un espace ferroviaire européen intégré, et à fournir une structure financière saine pour parvenir à cette fin.

Les directives du premier paquet ferroviaire auraient dû être transposées en droit national le 15 mars 2003, mais la Commission a attendu jusqu'au mois de juin 2008 avant d'entamer des procédures d'infraction contre les États membres ayant failli à la mise en œuvre adéquate ou complète du premier paquet ferroviaire. D'après le deuxième rapport de la Commission sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire, la part du rail dans le transport n'a pas augmenté mais s'est seulement stabilisée au faible taux d'environ 10% sur le marché du fret ferroviaire et à moins de 7% pour le transport de passagers en 2002.

Le Parlement déplore qu'une grande majorité de 22 États membres ne soit pas parvenue à appliquer correctement les trois directives du premier paquet ferroviaire. Il estime que cet échec a empêché l'accroissement de la part du rail dans le transport en général. Il regrette que la Commission ait mis cinq ans pour réagir à cet échec et déplore que le contrôle exercé par la Commission n'ait pas été suffisamment axé sur les bases financières du système ferroviaire. Il invite dès lors la Commission à entamer sans tarder une procédure en justice contre les 22 États membres qui n'ont pas mis en œuvre le premier paquet ferroviaire.

La Commission est invitée à : i) publier des informations concrètes, en particulier en ce qui concerne les lacunes dans la mise en place d'un organisme indépendant de réglementation et le défaut de mise en œuvre des dispositions relatives à la tarification de l'accès aux voies ferrées; ii) informer le Parlement sur les différences d'interprétation juridique qui existent entre la Commission et les États membres en ce qui concerne l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure.

Indépendance des gestionnaires de l'infrastructure : la résolution souligne qu'une indépendance suffisante doit être garantie au gestionnaire de l'infrastructure en garantissant à tous les candidats un accès équitable aux capacités d'infrastructure grâce à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, à la tarification de l'infrastructure ferroviaire et à la certification en matière de sécurité. L'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure est une condition préalable pour permettre un traitement équitable, transparent et non discriminatoire de tous les opérateurs.

Le Parlement demande aux États membres qui ne respectent pas ces dispositions de veiller à ce que la tâche essentielle de répartition des capacités sur le réseau ferroviaire national soit clairement séparée de tout opérateur ferroviaire historique par tous les moyens juridiques et fonctionnels nécessaires.

Insuffisance des pouvoirs des organismes de réglementation : préoccupés par le fait que les pouvoirs et les ressources attribuées aux organismes de réglementation sont insuffisants, les députés invitent la Commission à informer le Parlement sur les pouvoirs des organismes de réglementation, qui doivent être renforcés par les États membres afin de leur garantir un réel pouvoir de contrôle sur leurs marchés ferroviaires respectifs.

Cadre de financement et de tarification de l'infrastructure : le Parlement déplore que le niveau des investissements destinés au développement et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire demeure largement insuffisant dans de nombreux États membres et que, dans plusieurs cas, la qualité de l'infrastructure existante se détériore. Il demande aux États membres de mobiliser les ressources nécessaires afin de garantir l'élaboration de nouveaux projets dans le secteur du transport ferroviaire et la bonne maintenance de l'infrastructure existante.

Tarification de l'accès aux voies ferrées : le Parlement se déclare préoccupé par la mise en œuvre insuffisante des dispositions relatives aux redevances d'infrastructure (en particulier par l'absence de régimes d'amélioration des performances du réseau ferroviaire et de systèmes de tarification basés sur les coûts directs des services ferroviaires), et par l'absence d'un système indépendant de détermination des redevances d'infrastructure par le gestionnaire de l'infrastructure.

Les députés déplorent qu'en raison de ce défaut de mise en œuvre, les redevances d'infrastructure ne semblent pas être directement liées aux coûts des services ferroviaires et que le marché du transport ferroviaire pourrait ne pas être en mesure de supporter ces redevances élevées. Ils considèrent que les principes de tarification de l'accès aux voies de transport ferroviaire et routier devraient converger de manière à établir les bases d'une concurrence véritablement équitable entre les modes de transport.

Révision du premier paquet ferroviaire : la résolution souligne que la mise en œuvre intégrale et correcte du premier paquet ferroviaire est une condition essentielle en vue de la création d'un réseau ferroviaire européen et que la priorité absolue de la Commission est de poursuivre cette mise en œuvre par toutes les procédures juridiques à sa disposition.

Le Parlement demande à la Commission de **proposer une révision du premier paquet ferroviaire d'ici septembre 2010**. Lors de cette révision, la Commission devrait traiter en priorité les problèmes de l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure, de l'insuffisance des ressources et des pouvoirs dont disposent les organismes de réglementation, et proposer des principes de tarification de l'accès à l'infrastructure aptes à stimuler les investissements publics et privés dans le secteur ferroviaire.

Les députés estiment que la poursuite de la libéralisation du marché du transport ferroviaire ne doit pas nuire à la qualité des services ferroviaires et doit préserver les obligations de service public, et qu'avant l'ouverture complète des marchés, il convient d'appliquer le principe de réciprocité.

La Commission est invitée à prendre des mesures ou à fournir des informations concernant les demandes du Parlement au moment de la refonte du premier paquet ferroviaire ou d'ici la fin de l'année 2010 au plus tard.