


Procédure file

Informations de base		
SYN - Procédure de coopération (historique)	1993/0488(SYN)	Procédure terminée
Transport ferroviaire: licences des entreprises Modification 1998/0266(COD) Modification 2002/0022(COD) Abrogation 2010/0253(COD)		
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE JARZEMBOWSKI Georg	26/07/1994
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	1857	19/06/1995
	Transports, télécommunications et énergie	1803	21/11/1994
	Transports, télécommunications et énergie	1785	26/09/1994

Evénements clés			
14/12/1993	Publication de la proposition législative	COM(1993)0678	Résumé
07/02/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
05/04/1994	Vote en commission		Résumé
04/04/1994	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A3-0216/1994	
02/05/1994	Débat en plénière		Résumé
03/05/1994	Décision du Parlement	T3-0374/1994	
13/07/1994	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1994)0316	Résumé
20/11/1994	Publication de la position du Conseil	09857/1/1994	Résumé
15/12/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/02/1995	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
20/02/1995	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0026/1995	
14/03/1995	Débat en plénière		
14/03/1995	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0087/1995	Résumé
04/05/1995	Publication de la proposition législative	COM(1995)0151	

	modifiée		
19/06/1995	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		Résumé
19/06/1995	Fin de la procédure au Parlement		
27/06/1995	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1993/0488(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Modification 1998/0266(COD) Modification 2002/0022(COD) Abrogation 2010/0253(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 075
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/06225

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(1993)0678	15/12/1993	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A3-0216/1994 JO C 128 09.05.1994, p. 0010	05/04/1994	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T3-0374/1994 JO C 205 25.07.1994, p. 0029-0038	03/05/1994	EP	
Avis de la commission	ECON	PE208.647/DEF	31/05/1994	EP	
Amendements déposés en commission		PE208.284/AM	01/06/1994	EP	
Projet de rapport de la commission		PE208.284	01/06/1994	EP	
Proposition législative modifiée		COM(1994)0316	14/07/1994	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES1005/1994 JO C 393 31.12.1994, p. 0056	14/09/1994	ESC	Résumé
Position du Conseil		09857/1/1994 JO C 354 13.12.1994, p. 0011	21/11/1994	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1994)1987	06/12/1994	EC	
Amendements déposés en commission		PE211.159/AM.	10/02/1995	EP	
Projet de rapport de la commission		PE211.159	10/02/1995	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0026/1995 JO C 068 20.03.1995, p. 0013	21/02/1995	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0087/1995 JO C 089 10.04.1995, p. 0023-0030	14/03/1995	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1995)0151	05/05/1995	EC	

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 1995/18](#)

[JO L 143 27.06.1995, p. 0070-0074](#) Résumé

Transport ferroviaire: licences des entreprises

Cette proposition vise, dans la logique de la directive 91/440/CEE relative au droit d'accès aux infrastructures ferroviaires, aux services de transport combiné et aux services internationaux, à fixer des conditions communes d'accès auxdites infrastructures, via un système de licences d'exploitation, octroyées sur base de critères communs. Outre les exigences générales de compétence professionnelle, les entreprises devront être en mesure de couvrir leur responsabilité en cas d'accident, et respecter les accords et conventions internationaux concernant le transport de passagers et de marchandises. Les Etats membres auront la possibilité d'imposer essentiellement sur le plan technique un certain nombre d'exigences supplémentaires conformes avec le droit communautaire. La licence pourra être générale ou ne couvrir que certains types de prestations. La licence ne constituera pas un droit d'accès automatique au réseau, cet accès étant conditionné à la détention d'un certificat de sécurité et à un accord commercial avec le gestionnaire du réseau.

Transport ferroviaire: licences des entreprises

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI. M. JARZEMBOWSKI a déclaré que la proposition se préoccupe davantage du transport des marchandises que de celui des passagers. La directive met en place une situation nouvelle dans laquelle les réseaux de transport pourront être utilisés par les trains indépendamment des opérateurs ferroviaires. Plusieurs entreprises ferroviaires pourront ainsi utiliser les mêmes lignes de chemin de fer. Cette proposition amplifie et modifie les dispositions d'application des principes généraux de la directive mentionnée ci-dessus. Elle établit les grands traits généraux d'un système communautaire de licences en fixant les normes et les procédures. Ces applications pratiques seront cependant laissées au choix des Etats membres. Le rapporteur a fait bon accueil à cette plus grande flexibilité dans les opérations ferroviaires communautaires. Le chemin de fer a un rôle substantiel à jouer dans la solution des problèmes de transport de l'Union, mais il ne pourra le faire que s'il s'adapte constamment à des circonstances changeantes. Un plus grand choix de services et d'opérateurs apparaît comme la voie la plus directe vers un système ferroviaire flexible. L'achèvement du marché intérieur est une étape importante dans cette voie. Le rapporteur a souligné que tous les opérateurs doivent se mettre d'accord sur des normes de sécurité adéquates et que leur viabilité financière doit être garantie. Des normes très strictes doivent être établies pour l'équipement, la qualification du personnel et la gestion et il faut s'assurer qu'elles seront renforcées. Une grande majorité des membres de la commission a rejeté les amendements, en réclamant des normes de sécurité encore plus strictes. ?

Transport ferroviaire: licences des entreprises

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. JARZEMBOWSKI sur les licences des entreprises ferroviaires. ?

Transport ferroviaire: licences des entreprises

La proposition modifiée a repris les amendements du Parlement européen tendant à: - renforcer ou clarifier le texte original; - renforcer l'indépendance de l'autorité responsable des licences; - alléger les obligations imposées aux entreprises ferroviaires en matière de fourniture d'informations sans affaiblir le système de licences. En revanche, la Commission a refusé un amendement consistant à supprimer un texte précisant dans quelles conditions une entreprise ferroviaire peut accéder aux infrastructures une fois qu'elle a obtenu une licence. Elle a également refusé un amendement qui risque de restreindre de manière excessive l'accès d'une entreprise ferroviaire à des moyens de formation essentiels placés sous le contrôle exclusif d'une autre entreprise. ?

Transport ferroviaire: licences des entreprises

La position commune poursuit les objectifs de la proposition de la Commission, mais le Conseil a introduit certaines modifications par rapport à la proposition initiale. Les principaux changements portent sur: - la limitation du champ d'application de la directive aux entreprises ferroviaires qui fournissent les services internationaux visés à la directive 91/440/CEE. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée exclusivement aux services de transport urbains, suburbains et régionaux sont exclues du champ d'application de la directive. En outre, le Conseil a exclu du champ d'application de la directive les opérations de transport effectuées par des services de navette à travers le tunnel sous la Manche; - les conditions à satisfaire pour l'obtention de la licence: le Conseil a estimé que les exigences prévues étaient trop restrictives, notamment en matière de capacité financière, et a préféré fixer des exigences générales en confiant aux Etats membres le soin d'introduire des exigences détaillées; - la présentation par la Commission au Conseil, deux ans après l'application de la directive, d'un rapport d'application accompagné de propositions de nouvelles mesures communautaires; - le délai de deux ans accordé aux Etats membres pour mettre en oeuvre la directive. Par ailleurs, la position commune reprend les amendements du Parlement européen visant à: - préciser que la

validité de la licence délivrée par un Etat membre s'étend à l'ensemble du territoire communautaire; - permettre à un Etat membre de désigner comme responsable de la délivrance des licences soit une autorité, soit une agence, au lieu de seulement une autorité; - limiter à six mois la validité d'une licence temporaire; - prévoir qu'une entreprise ferroviaire doit respecter non seulement les exigences fixées par la directive mais aussi la législation relative à la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits des travailleurs et des consommateurs; - accepter comme preuves de la capacité financière des documents établis par certaines institutions financières. ?

Transport ferroviaire: licences des entreprises

La commission a adopté le projet de recommandation pour la deuxième lecture concernant la position commune du Conseil sur la proposition de directive du Conseil. Lors de sa séance du 3 mai 1994, le PE a rendu son avis en première lecture sur cette proposition. Dans sa position commune, le Conseil a considérablement modifié la proposition de la Commission européenne et les amendements présentés par le Parlement en première lecture. Ces amendements ont été en grande partie adoptés par la Commission. Selon le rapporteur, ces modifications sont en contradiction avec la proposition de la Commission et l'avis du Parlement. Estimant que cette situation était inacceptable, il a présenté un amendement invitant la Commission, dans le cas où le Conseil ne souhaiterait pas adopter les éléments d'importance du Parlement, à retirer la proposition avant que le Conseil n'arrête une décision. Mais la majorité des membres de la commission n'a pas suivi le rapporteur et l'amendement n'a finalement pas été adopté. Le rapporteur n'a obtenu l'adoption que d'une partie de ses amendements. En d'autres termes, il n'y a aucune chance que la commission partage l'avis de la Commission européenne quant au champ d'application de la directive, selon lequel les entreprises ferroviaires nouvellement établies dans la Communauté peuvent déposer une demande de licence d'exploitation qu'elles recevront si elles remplissent les conditions. La majorité des membres de la commission n'a pas non plus accepté la proposition du rapporteur indiquant qu'il n'y a pas lieu d'établir de dispositions particulières en ce qui concerne le tunnel sous la Manche, puisque l'utilisation de ce tunnel ne concerne pas la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires. La commission a préféré appuyer la position commune du Conseil, selon laquelle il conviendrait d'exclure le tunnel du champ d'application de cette directive. ?

Transport ferroviaire: licences des entreprises

Le Parlement a modifié la position commune du Conseil avec quatre amendements qui visent substantiellement à: - modifier la définition d'entreprise ferroviaire en remplaçant l'obligation d'assurer la traction par l'entreprise même par la possibilité d'utiliser un matériel de traction qui lui est concédé ou loué; - inclure la définition de services urbains, suburbains et régionaux; - préciser que l'autorité ou institution responsable de la délivrance des licences et de l'exécution des obligations découlant de la directive, ne peut avoir de lien, ni direct, ni indirect, avec la société des chemins de fer de son pays; - renforcer les conditions requises en matière de capacité professionnelle en précisant que l'entreprise ferroviaire doit exercer une surveillance sûre et efficace, que le personnel responsable de la sécurité possède une qualification pleinement adaptée à son domaine d'activité et que le personnel, le matériel roulant et l'organisation sont de nature à assurer un haut niveau de sécurité; La Commission a accepté tous les amendements. ?

Transport ferroviaire: licences des entreprises

- Objectif : La directive vise, dans la logique de la directive 91/440/CEE relative au droit d'accès aux infrastructures ferroviaires aux services de transport combiné et aux services internationaux, à fixer des conditions communes d'accès auxdites infrastructures, via un système de licences d'exploitation, octroyées sur base de critères communs. - Mesure : Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences d'entreprises ferroviaires. Contenu : - La directive concerne les critères applicables à la délivrance, la prorogation ou la modification des licences, par un Etat membre, destinées aux entreprises ferroviaires établies dans la Communauté lorsqu'elles fournissent les services internationaux visés à la directive 91/440/CEE; - Sont exclues du champ d'application de la directive : .les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée exclusivement aux services de transport urbains, suburbains et régionaux; .les opérations de transport effectuées par des services de navette à travers le tunnel sous la Manche; - Une entreprise ferroviaire a le droit de demander une licence dans l'Etat membre où elle est établie. Toutefois, cette licence ne donne pas droit par elle-même à l'accès à l'infrastructure ferroviaire; - Chaque Etat membre désigne l'organisme responsable de la délivrance des licences; - Conditions à satisfaire pour l'obtention de la licence: toute entreprise ferroviaire qui demande une licence doit pouvoir démontrer aux autorités responsables des licences dans l'Etat membre concerné, avant le début de ses activités, qu'elle pourra à tout moment répondre à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière, de capacité professionnelle ainsi que de couverture de sa responsabilité civile; - Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit ses obligations; l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers, de cinq ans au maximum; - La validité d'une licence temporaire est limitée à six mois; - L'entreprise ferroviaire doit respecter non seulement les exigences fixées par la directive mais aussi la législation relative à la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits des travailleurs et des consommateurs; - La Commission présente au Conseil, deux ans après l'application de la directive, d'un rapport d'application accompagné de propositions de nouvelles mesures communautaires; - Les Etats membres doivent se conformer à la directive au plus tard le 27.06.1997. ?

Transport ferroviaire: licences des entreprises

L'instauration d'une telle licence vise à garantir l'application de conditions communes d'accès au marché ferroviaire communautaire, dans le cadre des droits d'accès aux infrastructures ferroviaires qui sont accordés en vertu de la directive 91/440. Le fait que l'entreprise dispose d'une licence garantirait qu'elle est en mesure de fournir des services ferroviaires à la fois sûrs et efficaces. A elle seule, la licence ne donne à l'entreprise aucun droit d'exploiter les services de transport, mais l'autorise à demander les droits d'accès à l'infrastructure prévus par la directive. ?