3052

${summary.referenceAndDate} - ${summary.subTitle}

Le Conseil a discuté des travaux en cours concernant la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen.

Les ministres ont été invités à orienter les futurs examens de la proposition par les organes préparatoires du Conseil, qui ont entamé les travaux sur les dispositions relatives au financement de l'infrastructure ferroviaire et à la tarification de son utilisation. Le débat ministériel, basé sur les questions soumises par la présidence, a montré que:

- la publication de stratégies nationales de développement de l'infrastructure ferroviaire est, d'une manière générale, considérée comme un instrument approprié pour favoriser la réalisation d'investissements durables dans le secteur. Certaines délégations ont toutefois souligné qu'il fallait respecter la compétence des États membres pour le financement des infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, il conviendrait de tenir dûment compte du principe des décisions budgétaires annuelles lors de l'établissement de plans pluriannuels;
- la différenciation des redevances d'accès aux voies en fonction des nuisances sonores pourrait créer un mécanisme d'incitation à la modernisation des wagons bruyants et ainsi diminuer les émissions sonores. Plusieurs États membres ont toutefois souligné la nécessité d'assurer l'égalité de traitement entre le transport ferroviaire et le transport routier et ont préconisé l'application facultative de redevances différenciées. Il a également été mentionné que cette mesure devrait principalement être axée sur les zones fortement peuplées;
- la réduction temporaire des redevances d'accès aux voies pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) pourrait encourager les entreprises ferroviaires à se doter de ce système. Plusieurs délégations ont néanmoins souligné qu'elles souhaitent conserver le droit de lever de nouvelles redevances ou d'augmenter celles qui existent afin de compenser la perte de revenus causée par une telle réduction.

Les autres points en suspens sont les suivants :

- adoption d'un plan d'entreprise : plusieurs délégations ont remis en question l'obligation proposée de consulter les parties intéressées avant l'approbation du plan d'entreprise. Elles ont considéré que cette exigence était trop complexe et bureaucratique. En revanche, un certain nombre de délégations préféreraient informer les parties intéressées, sans prévoir d'obligation juridique en matière de consultation. Certains États membres ont souligné que cette disposition serait trop ambitieuse, en particulier en ce qui concerne les gestionnaires d'infrastructure responsables d'infrastructures locales ;
- conclusion de contrats pluriannuels : les délégations ont soulevé des préoccupations concernant les conséquences que la période de cinq ans que devrait couvrir ces contrats aurait sur «le principe d'annuité budgétaire». Elles ont exprimé des réserves en ce qui concerne l'obligation de consulter les parties intéressées. Elles ont également marqué leur désaccord avec la suppression des mesures réglementaires appropriées en tant qu'alternative à la conclusion d'un contrat ;
- coordination des méthodes de tarification pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sur les lignes internationales : certaines délégations ont fait part de leurs doutes quant aux modalités et à l'ampleur de la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure visant à coordonner la tarification au niveau international. Certaines délégations ont indiqué qu'il conviendrait de définir des critères spécifiques pour la coordination internationale. Dans sa réponse, la Commission a indiqué que, selon sa proposition, c'est aux États membres qu'il appartiendrait de définir ces critères, mais qu'il pourrait être envisagé de fournir des orientations supplémentaires ;
- rôle de l'organisme de contrôle : plusieurs délégations ont réservé leur position en ce qui concerne l'exigence proposée de soumettre à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle la liste des segments de marché, qui sert de base à l'approbation du prélèvement des majorations, ainsi que les principaux paramètres du système d'amélioration des performances du réseau ferroviaire ;
- recours aux actes délégués : la proposition établit que les principes de base et les paramètres des contrats pluriannuels décrits à l'annexe VII de la proposition peuvent être modifiés en recourant aux actes délégués. La même méthode devrait s'appliquer aux critères relatifs aux exigences en matière de coûts et de redevances en rapport avec l'infrastructure ferroviaire, comme précisé à l'annexe VIII de la proposition. Les délégations ont, dans leur majorité, émis de sérieuses réserves quant au recours aux actes délégués aux fins énoncées ci-dessus.