

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 29 juillet 1991

relative au développement de chemins de fer communautaires

(91/440/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports est un élément essentiel du marché intérieur et que les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté;

considérant qu'il importe d'améliorer l'efficacité du réseau des chemins de fer afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer;

considérant que, pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres doivent garantir aux entreprises ferroviaires un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché;

considérant que le développement futur et une exploitation efficace du réseau ferroviaire peuvent être facilités par une séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure; que, dans ces conditions, il est nécessaire que ces deux activités aient obligatoirement des comptes distincts et puissent être gérées séparément;

considérant que, pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée;

considérant que, en l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres doivent, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant les paiements des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectués par les entreprises ferroviaires et par les regroupements de ces entreprises; que ces redevances doivent satisfaire au principe de non-discrimination entre entreprises ferroviaires;

considérant que les États membres doivent veiller en particulier à ce que les entreprises ferroviaires publiques existantes jouissent d'une structure financière saine, tout en prenant soin que toute réorganisation financière qui pourrait être nécessaire soit réalisée en conformité avec les dispositions pertinentes du traité;

considérant que, en vue de faciliter le transport entre États membres, les entreprises ferroviaires doivent être libres de constituer des regroupements avec des entreprises ferroviaires établies dans d'autres États membres;

considérant que ces regroupements internationaux doivent se voir accorder des droits d'accès et de transit en ce qui concerne l'infrastructure des États membres où sont établies les entreprises qui les constituent, de même que des droits de transit dans les autres États membres lorsque le service international concerné l'exige;

considérant que, en vue de promouvoir les transports combinés, il importe d'accorder l'accès à l'infrastructure ferroviaire des autres États membres aux entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises;

considérant qu'il est nécessaire d'instituer un comité consultatif chargé d'assister la Commission et de suivre l'application de la présente directive;

considérant que, en conséquence, il convient d'abroger la décision 75/327/CEE du Conseil, du 20 mai 1975, relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les États ⁽⁴⁾,

(1) JO n° C 34 du 14. 2. 1990, p. 8 et
JO n° C 87 du 4. 4. 1991, p. 7.

(2) JO n° C 19 du 28. 1. 1991, p. 254.

(3) JO n° C 225 du 10. 9. 1990, p. 27.

(4) JO n° L 152 du 12. 6. 1975, p. 3.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

SECTION I

Objectif et champ d'application

Article premier

La présente directive vise à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité:

- par la garantie de l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires;
- par la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires, la séparation comptable étant obligatoire, la séparation organique ou institutionnelle facultative;
- par l'assainissement de la structure financière des entreprises ferroviaires;
- par la garantie de droits d'accès aux réseaux ferroviaires des États membres pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises.

Article 2

1. La présente directive s'applique à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre.

2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.

Article 3

Aux fins de la présente directive on entend par:

- «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise;
- «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité;
- «infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments visés à l'annexe I partie A du règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions

des schémas de comptabilisation de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70 (1), à l'exception du dernier tiret qui, aux seules fins de la présente directive, se lit comme suit: «Bâtiments affectés au service des infrastructures»;

- «regroupement international»: toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres;
- «services urbains et suburbains»: les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- «services régionaux»: les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région.

SECTION II

Indépendance de gestion des entreprises ferroviaires

Article 4

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour qu'en matière de direction, de gestion, d'administration et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires soient dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

Article 5

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre aux entreprises ferroviaires d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requis.

Les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, y compris en ce qui concerne les obligations de service public imposées par l'État à l'entreprise et les contrats de service public conclus par l'entreprise avec les autorités compétentes de l'État membre.

2. Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs programmes d'activité, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces programmes sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils doivent en outre prévoir les moyens permettant de réaliser ces objectifs.

(1) JO n° L 278 du 23. 12. 1970, p. 1; règlement modifié par le règlement (CEE) n° 2116/78 (JO n° L 246 du 8. 9. 1978, p. 7.).

3. Dans le cadre des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État et compte tenu des plans ou contrats nationaux, éventuellement pluriannuels, y compris les plans d'investissement et de financement, les entreprises ferroviaires sont, en particulier libres:

- de constituer avec une ou plusieurs autres entreprises ferroviaires un regroupement international;
- de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions de la section III;
- de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification sans préjudice du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾;
- de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

SECTION III

Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport

Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer, sur le plan de la comptabilité, la séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'aide versée à une de ces deux activités ne peut pas être transférée à l'autre.

Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

2. Les États membres peuvent en outre prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure est assurée par une entité distincte.

Article 7

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires au développement de l'infrastructure ferroviaire nationale en prenant, le cas échéant, en compte les besoins globaux de la Communauté.

⁽¹⁾ JO n° L 156 du 28. 6. 1969, p. 1; règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO n° L 169 du 29. 6. 1991, p. 1.).

Ils veillent à la définition des normes et des règles de sécurité et au contrôle de leur application.

2. Les États membres peuvent charger les entreprises ferroviaires ou tout autre gestionnaire de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et notamment de la responsabilité des investissements, de l'entretien et du financement que comporte cette gestion sur le plan technique, commercial et financier.

3. Les États membres peuvent en outre octroyer au gestionnaire de l'infrastructure, dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité, un financement suffisant en rapport avec les tâches, la dimension et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux.

Article 8

Le gestionnaire de l'infrastructure applique une redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont il assure la gestion à payer par les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qui empruntent cette infrastructure. Après consultation de ce gestionnaire, les États membres définissent les modalités de fixation de cette redevance.

La redevance d'utilisation, qui est calculée de manière à éviter toute discrimination entre entreprises ferroviaires, peut notamment tenir compte du kilométrage, de la composition du train ainsi que de toute contrainte particulière due à des facteurs tels que la vitesse, la charge de l'essieu et le niveau ou la période d'utilisation de l'infrastructure.

SECTION IV

Assainissement financier

Article 9

1. Les États membres mettent en place, conjointement avec les entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. À cette fin, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés, jusqu'à extinction, tous les emprunts de l'entreprise contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. L'octroi des aides des États membres destinées à l'annulation des dettes visées au présent article se fait dans le respect des articles 77, 92 et 93 du traité.

SECTION V

Accès à l'infrastructure ferroviaire

Article 10

1. Les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les États membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres États membres pour les prestations des services de transport internationaux entre les États membres où sont établies les entreprises constituant lesdits regroupements.

2. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres États membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.

3. Les regroupements internationaux et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises concluent les accords administratifs, techniques et financiers requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée afin de régler les questions de régulation et de sécurité du trafic relatives aux services de transports internationaux visés aux paragraphes 1 et 2. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires.

SECTION VI

Dispositions finales

Article 11

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute question concernant l'application de la présente directive. La Commission, après avoir consulté le comité prévu au paragraphe 2 sur ces questions, prend les décisions appropriées.

2. La Commission est assistée par un comité consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 12

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 90/531/CEE du Conseil, du 17 septembre 1990, relative aux procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (1).

Article 13

La décision 75/327/CEE est abrogée avec effet au 1^{er} janvier 1993.

Les références faites à la décision abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

Article 14

La Commission présente au Conseil, avant le 1^{er} janvier 1995, un rapport concernant l'application de la présente directive, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement des chemins de fer, notamment dans le domaine des transports internationaux de marchandises.

Article 15

Les États membres prennent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 29 juillet 1991.

Par le Conseil

Le Président

H. VAN DEN BROEK

(1) JO n° L 297 du 29. 10. 1990, p. 1.