



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, 3.3.2004
COM(2004) 144 final

2004/0050 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité
contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire**

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Les documents récents en matière de politique des transports, tels que le Livre blanc de 2001 et la communication de la Commission «Vers un espace ferroviaire européen intégré» de janvier 2002, soulignent qu'il est primordial d'améliorer la performance des services de fret ferroviaire en Europe afin de stimuler le développement de ces services et de contribuer à une répartition modale plus équilibrée dans le système de transport européen. La Commission considère que le principal moyen d'améliorer la performance des opérations de fret ferroviaire est la politique d'intégration des marchés qui a été mise en œuvre dans l'UE. L'ouverture des marchés du fret ferroviaire et la concurrence accrue, conjointement avec des règles communes en matière de sécurité ferroviaire et des mesures visant à promouvoir l'interopérabilité des systèmes ferroviaires nationaux fragmentés, devraient conduire à une performance accrue. Cependant, comme le renforcement de la concurrence sera probablement lent et graduel, l'amélioration des services ne se matérialisera que progressivement. Or il est important que la performance soit améliorée rapidement pour convaincre les clients des services de fret ferroviaire des avantages qu'ils peuvent retirer en continuant à utiliser le transport ferroviaire ou en modifiant leur logistique pour favoriser ce mode de transport. C'est pourquoi la Commission est persuadée que des mesures spécifiques sont nécessaires pour convaincre les clients de la fiabilité des services de fret ferroviaire. Dans le Livre blanc de 2001 sur les transports et dans la communication de 2002, la Commission a donc annoncé son intention de proposer un règlement sur les compensations en cas de non-conformité aux exigences contractuelles applicables à ces services.

Depuis le 15 mars 2003, les États membres sont obligés d'assurer l'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire pour les entreprises ferroviaires qui ont l'intention de fournir des services internationaux de transport de marchandises par chemin de fer. Certains États membres ont déjà ouvert leur marché du fret ferroviaire sur la base de la législation nationale existante. Par exemple, en Suède, au Danemark, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Autriche et en Italie, les opérateurs de fret ferroviaire sont en concurrence avec les entreprises ferroviaires classiques. Sur certains marchés nationaux du fret ferroviaire, le niveau de concurrence est tout à fait respectable. Par contre, dans d'autres États membres, l'absence de cadre juridique approprié ou de mise en œuvre effective de ce cadre a empêché toute nouvelle entrée sur le marché jusqu'à présent.

La performance du trafic de fret ferroviaire est plutôt inégale dans l'UE. Dans les années 1990, le volume transporté a augmenté légèrement de 0,7 % par an après une baisse de 1,2 % par an dans les années 1980. Toutefois, alors que le marché des transports en général a connu une croissance très dynamique, la performance du rail est très modeste par rapport à celle des autres modes de transport. Dans certains États membres, la performance du trafic a été plus dynamique, par exemple au Royaume-Uni, où le volume transporté par le chemin de fer a augmenté de 50 % depuis 1994. Cette croissance du trafic de fret ferroviaire résulte notamment d'une forte augmentation du transport de conteneurs maritimes par rail au départ des ports britanniques (+56 % entre 1992 et 2001).

L'évolution globale de la qualité des services internationaux de fret ferroviaire est alarmante. Des indicateurs de la ponctualité des trains internationaux de transport combiné, compilés par l'UIRR en tenant compte de tous les principaux axes européens de transport de fret, montrent que le niveau de performance est inacceptable. En 1999, 40 % des trains de transport combiné avaient un retard de plus de 30 minutes. Trois ans plus tard, en 2002, 52 % des trains n'étaient pas à l'heure; 7 % accusaient même un retard de plus de 24 heures. La principale cause des retards était l'absence de locomotives ou de personnel aux points de remise des marchandises.

Bien qu'il semble y avoir une légère amélioration depuis quelques mois, la situation demeure très inégale selon l'axe considéré. Les trains en provenance d'Allemagne ou de Belgique et à destination de l'Espagne en passant par la France via Port Bou connaissent des taux de ponctualité particulièrement faibles. Il en est de même pour les trains circulant entre l'Allemagne et l'Europe de l'Est ainsi qu'entre les Pays-Bas/Allemagne et l'Italie en passant par le Gotthard. Au contraire, la ponctualité des trains de transport combiné à destination de l'Espagne via Irun et des trains empruntant le Brenner s'est améliorée depuis quelques mois.

La mauvaise qualité des services a des incidences considérables en termes de coûts pour le secteur ferroviaire. Les entreprises ferroviaires et les opérateurs de transport combiné n'obtiennent pas de nouveaux contrats de transport de fret ferroviaire et peuvent même perdre des parts de marché au profit d'autres modes de transport. Les conséquences possibles de la mauvaise performance des services sont la perte de revenu, l'utilisation inefficace du personnel et des installations ainsi que l'augmentation du nombre de demandes de compensation de la part des clients. En 2000, l'UIRR a estimé à 41 millions d'euros le coût annuel global de la qualité insuffisante des services de fret ferroviaire pour les opérateurs de transport combiné, ce qui représente environ 6 % du total des recettes internationales des entreprises membres de l'UIRR.

Le système actuel de compensation des clients dans le transport international de fret ferroviaire est défini dans l'annexe CIM de la COTIF¹. Les CIM de 1980, actuellement en vigueur, ainsi que les nouvelles CIM (correspondant au texte du protocole de Vilnius² non encore en vigueur) stipulent que l'entreprise ferroviaire doit payer une indemnité en cas de perte ou d'avarie de la marchandise transportée ou de non-respect d'un temps de transport maximal. Les CIM fixent un délai de transport de 24 heures pour un wagon complet par fraction indivisible de 400 km. Cela représente une vitesse de transport moyenne minimale de 17 km/h, ce qui ne correspond plus aux attentes des clients d'aujourd'hui. Dans le secteur du transport de marchandises par route, un cadre international semblable (CMR – Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) définit les obligations en termes de temps de transport d'une façon plus appropriée et actualisée en se référant au temps dont une entreprise de transport diligente a besoin pour exécuter l'expédition. Les dispositions de l'annexe CIM de la COTIF sont donc inadéquates dans leur forme actuelle sur le marché des transports d'aujourd'hui. À l'heure actuelle, ce n'est essentiellement que pour le trafic national qu'il existe des exigences de qualité contractuelles, notamment des dispositions en matière de compensation pour non-respect des heures d'arrivée convenues. Les exemples de tels contrats de qualité dans le transport international sont très peu nombreux. Ils sont limités aux trains de transport combiné ou aux trains complets transportant des marchandises de haute valeur, par exemple des voitures commandées par de gros clients industriels tels que les constructeurs automobiles. En raison de leur position dominante sur le marché, les transporteurs classiques de fret ferroviaire proposent rarement des clauses de compensation effectives. Par contre, les nouvelles entreprises ferroviaires concluent généralement des contrats de qualité avec leurs clients.

Le règlement proposé crée, pour les compensations dans le transport ferroviaire de marchandises, un cadre communautaire qui repose sur les principes fondamentaux des CIM, mais qui tente de mieux refléter la réalité des marchés de fret ferroviaire d'aujourd'hui. Il se caractérise par une approche réglementaire «légère», adaptée à un contexte de marché des

¹ COTIF/CIV-CIM, Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, du 9 mai 1980.

² Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

activités entre entreprises. Il donne aux acteurs du marché la liberté contractuelle tout en définissant certaines dispositions conservatoires pour les responsabilités des transporteurs et des clients ainsi que les niveaux de compensation. Un cadre juridique plus détaillé et contraignant ne fonctionnerait pas, étant donné qu'il serait impossible d'élaborer des règles répondant aux nombreux besoins spécifiques du marché du fret ferroviaire.

Les paramètres de base du règlement proposé sont les suivants: définition des responsabilités, exigences de qualité applicables au transport ferroviaire de marchandises, niveaux de compensation, système de contrôle de la qualité, limitations de responsabilité et responsabilités des gestionnaires des infrastructures ferroviaires. L'entreprise ferroviaire contractante qui a accepté des marchandises à transporter est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'au point de livraison. Les critères de qualité appropriés sont aujourd'hui le respect du délai de livraison convenu, l'information des clients en cas de problème de livraison et une certaine flexibilité en ce qui concerne l'ordre de transport.

La compensation pour la perte ou l'avarie de la marchandise transportée est fixée à 75 euros par kilogramme de masse brute perdue ou ayant subi une avarie. Le triplement de ce montant par rapport à celui prévu par les CIM de la COTIF en 1980 se justifie par l'augmentation de la valeur moyenne des marchandises transportées au cours des 25 dernières années. Les niveaux de compensation en cas d'annulation de trains par l'entreprise ferroviaire ou par le client peuvent dépendre du temps écoulé entre l'annulation et la date prévue de départ du train. Cela correspond à la pratique actuelle sur les marchés nationaux du fret ferroviaire.

Les niveaux de compensation en cas de retards pourraient être adaptés en fonction de la gravité du retard observé et du type de transport ferroviaire (trains bloc, wagons isolés et transports organisés autour d'un point nodal tel qu'un terminal ou une gare de triage). Pour les trains bloc, le règlement stipule toutefois un taux de compensation d'au moins 5 % et d'au plus 25 % du prix du transport. Ces pourcentages sont ceux qui sont actuellement négociés dans la pratique, notamment dans le transport international combiné. En comparaison, les CIM ne prévoient pas de niveau de compensation minimal en cas de retard mais un niveau maximal pouvant atteindre le quadruple du prix du transport.

Les parties contractuelles doivent se mettre d'accord sur la mise en œuvre d'un système de contrôle approprié permettant de documenter sans équivoque tout non-respect des exigences contractuelles. La responsabilité est exclue dans les cas standard comme la négligence, la force majeure ou les circonstances fortuites. Au cas où le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est responsable d'une perturbation du trafic entraînant un retard du transport, il est responsable vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire.

La Commission s'attend à ce que l'application du système de compensation proposé incite les entreprises ferroviaires à améliorer l'efficacité et la flexibilité de leurs services de fret ferroviaire. Pour qu'ils aient un effet positif sur les performances en termes de qualité, les systèmes de compensation ne doivent pas être subsidiés indûment par des aides d'État. En conséquence, la Commission est décidée à assurer des conditions de concurrence égales sur le marché du fret ferroviaire. Grâce à une meilleure organisation du personnel et une meilleure utilisation des wagons, au recours à des moyens d'information modernes permettant de suivre en temps réel les trains et les wagons sur les lignes internationales et d'assurer une plus grande flexibilité pour mieux répondre aux besoins des clients tout en assurant un niveau de sécurité raisonnable, le régime proposé peut se traduire par une baisse des coûts pour les entreprises ferroviaires. En même temps, les changements qui résulteront du système de compensation aboutiront à des améliorations de la qualité qui peuvent inciter les clients à

recourir davantage aux services de fret ferroviaire. Les retombées économiques globales du système sont estimées à quelque 70 millions d'euros par an dans l'UE-15.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission³,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du Traité⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) Pour atteindre les objectifs de la politique commune des transports, il est important que la compétitivité des services de fret ferroviaire soit améliorée de manière à permettre les transferts modaux nécessaires pour un système de transport plus équilibré.
- (2) Le manque de qualité des services est actuellement un obstacle important au développement des services de fret ferroviaire dans la Communauté, comme en témoignent les indicateurs de qualité et l'évolution des parts de marché.
- (3) La faible performance du secteur du fret ferroviaire s'explique en grande partie par un manque d'incitations économiques et contractuelles. Les dispositions existantes en matière d'indemnisation des clients des services de fret ferroviaire dans l'appendice CIM de la COTIF⁷ n'offrent pas d'incitations efficaces pour améliorer la qualité. Des mesures réglementaires spécifiques visant à accroître la qualité des services sont donc nécessaires pour rétablir la confiance des clients dans les services de fret ferroviaire.
- (4) L'ouverture des droits d'accès au réseau pour les services internationaux de fret ferroviaire et un renforcement de la concurrence pourraient inciter les acteurs du marché à améliorer leur performance en termes de prix et de qualité des services.

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

⁷ COTIF/CIV-CIM, Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, du 9 mai 1980.

- (5) Toutefois, comme la concurrence ne se renforcera probablement que lentement et progressivement, les opérateurs de fret ferroviaire nationaux existants conserveront leur position dominante sur le marché pendant des années. En raison de la position dominante des entreprises nationales de fret ferroviaire, il est impossible pour la plupart des clients des services de fret ferroviaire de conclure des contrats de transport à des conditions équitables et satisfaisantes. Il est donc nécessaire de prévoir des exigences minimales obligatoires et un système de compensation applicables aux contrats de transport.
- (6) Le système de compensation devrait couvrir la perte et l'avarie des marchandises transportées, les retards de livraison et les annulations ainsi que le non-respect de toute autre exigence de qualité stipulée dans le contrat de transport. Il devrait également tenir compte de l'objet du contrat de transport. Ainsi, il convient de faire une distinction entre un contrat de transport pour un train complet (train bloc) et un contrat portant sur une partie de train (wagon isolé), étant donné le niveau de risque assumé par le client dans le cas des trains bloc et les difficultés d'établir la responsabilité initiale d'un retard dans le cas d'un wagon isolé.
- (7) Une entreprise ferroviaire qui s'engage à garantir un niveau déterminé de qualité de ses services devrait avoir un droit de recours contre les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire si ces derniers sont responsables d'événements qui ont une incidence négative sur la capacité de l'entreprise ferroviaire à assurer le niveau de qualité de ses services.
- (8) Les effets du présent règlement devraient faire l'objet d'une évaluation en tenant compte notamment de l'évolution du niveau de concurrence sur les marchés du fret ferroviaire.
- (9) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'amélioration de la qualité des services de fret ferroviaire dans la Communauté, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de l'importante dimension internationale des opérations de fret ferroviaire et peut donc, en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet et champ d'application

En vertu du présent règlement, les entreprises ferroviaires et les clients de fret ferroviaire sont tenus de définir des exigences de qualité des services de fret ferroviaire et de fixer les compensations payables en cas de non-respect des exigences de qualité stipulées dans le contrat de transport.

Le présent règlement s'applique à tous les services nationaux et internationaux de fret ferroviaire dans la Communauté. Les services de transport à destination ou en provenance

d'un pays tiers ou transitant par un pays tiers sont couverts si la Communauté a conclu avec ce pays un accord sur l'objet du présent règlement.

Article 2 *Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «entreprise ferroviaire», toute entreprise publique ou privée détentrice d'une licence délivrée conformément à la législation communautaire applicable, et dont l'activité principale est la fourniture de services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; cette définition couvre aussi les entreprises qui fournissent uniquement la traction;
- b) «client de fret ferroviaire», toute entreprise publique ou privée qui signe un contrat avec une entreprise ferroviaire en vue de la fourniture de tout type de service de transport ferroviaire de marchandises;
- c) «train bloc», un service de transport ferroviaire dans lequel le client achète à l'entreprise ferroviaire la traction pour au moins un train dont la composition est décidée par le client et pour lequel un horaire et une facture spécifiques sont établis;
- d) «wagon isolé», un service de transport ferroviaire dans lequel le client achète à l'entreprise ferroviaire le transport d'au moins un wagon dans un train dont la composition et l'horaire sont établis par l'entreprise ferroviaire et qui est proposé à plusieurs clients et facturé par l'entreprise ferroviaire à chacun de ces clients;
- e) «gestionnaire de l'infrastructure», toute entité ou entreprise chargée en particulier d'établir et d'entretenir l'infrastructure ferroviaire. Cela peut comprendre également la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure;
- f) «contrat de transport», un contrat conclu entre une entreprise ferroviaire et un client de fret ferroviaire en vue de la fourniture de services de fret ferroviaire.

Article 3 *Exigences de qualité contractuelles*

Les exigences de qualité applicables aux services de fret ferroviaire reposent sur un accord conclu entre les parties, dont il découle des droits et des obligations et qui tient compte des circonstances spécifiques du contrat de transport.

Le contrat de transport définit de manière détaillée toutes les exigences de qualité applicables aux services concernés. Il doit contenir les exigences de qualité suivantes sous peine de nullité:

- a) heures convenues pour le transfert des marchandises, des wagons ou des trains entre l'entreprise ferroviaire et le client de fret ferroviaire;
- b) heure d'arrivée et compensation en cas de retard;

- c) compensation en cas de perte ou d'avarie de la marchandise;
- d) compensation en cas d'annulation d'un train par l'entreprise ferroviaire;
- e) compensation en cas d'annulation d'un train par le client de fret ferroviaire;
- f) système de contrôle de la qualité défini par les parties.

Article 4

Principes de compensation en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles par l'entreprise ferroviaire

Si l'entreprise ferroviaire ne satisfait pas aux exigences de qualité contractuelles selon le système de contrôle de la qualité défini dans le contrat de transport, elle paie une compensation au client de fret ferroviaire.

En particulier, l'entreprise ferroviaire est responsable:

- a) de la perte ou de l'avarie de la marchandise transportée;
- b) du non-respect des heures d'arrivée convenues;
- c) de l'annulation d'un train par l'entreprise ferroviaire;
- d) de tout autre non-respect des exigences de qualité contractuelles définies par accord mutuel des parties dans le contrat de transport.

Article 5

Principes de compensation en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles par le client de fret ferroviaire

Si le client de fret ferroviaire ne satisfait pas aux exigences de qualité contractuelles selon le système de contrôle de la qualité défini dans le contrat de transport, il paie une compensation à l'entreprise ferroviaire.

En particulier, le client de fret ferroviaire est responsable:

- a) du non-respect des heures de transfert convenues;
- b) de l'annulation d'un train par le client de fret ferroviaire.

Article 6

Compensation en cas de perte de la marchandise transportée

En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, l'entreprise ferroviaire paie une compensation calculée sur la base du prix en vigueur sur le marché aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

La compensation en cas de perte ne peut dépasser 75 euros par kilogramme manquant de masse brute, sauf si le contrat de transport comporte une déclaration d'intérêt ou une

déclaration de valeur. Dans ce cas, la valeur ou l'intérêt déclaré constitue le niveau maximal de compensation.

Article 7

Compensation en cas d'avarie de la marchandise transportée

En cas d'avarie totale ou partielle des marchandises, l'entreprise ferroviaire paie une compensation calculée sur la base de la perte de valeur de la marchandise fixée en fonction du prix en vigueur sur le marché aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

La compensation en cas d'avarie de la marchandise ne dépasse pas 75 euros par kilogramme de masse brute ayant subi une avarie, sauf si le contrat de transport contient une déclaration d'intérêt ou une déclaration de valeur. Dans ce cas, la valeur ou l'intérêt déclaré constitue le niveau maximal de compensation.

Article 8

Compensation en cas de retard

1. En cas de retard par rapport à l'heure d'arrivée convenue dans le contrat de transport, l'entreprise ferroviaire paie une compensation fixée d'un commun accord par les parties dans le contrat de transport.

Pour les trains bloc, le montant de la compensation ne peut être inférieur à 5 % ou supérieur à 25 % du prix du transport.

Pour les wagons isolés, le montant de la compensation est fixé d'un commun accord par les parties dans le contrat de transport, en tenant compte des spécificités du transport par wagon isolé.

2. Dans le cas d'un système de trains bloc organisé autour d'un point nodal, le système de compensation visé au paragraphe 1 s'applique aux wagons individuels sur la base du prix de transport d'un wagon.
3. Si le client de fret ferroviaire ne satisfait pas aux exigences contractuelles en ce qui concerne les heures convenues pour le transfert des marchandises, des wagons ou des trains, le client de fret ferroviaire paie une compensation équitable et appropriée fixée d'un commun accord par les parties dans le contrat de transport.

Article 9

Compensation en cas de manque d'information concernant les retards

Si l'entreprise ferroviaire ne déploie pas des efforts suffisants et ne fait pas preuve de la diligence voulue pour informer, avant l'heure d'arrivée convenue, le client de fret ferroviaire des retards possibles, l'entreprise ferroviaire paie une compensation fixée d'un commun accord par les parties dans le contrat de transport.

Le montant de la compensation ne peut être inférieur à 5 % du prix du transport.

Article 10
Compensation en cas de dommage indirect

Si un dommage résulte du dépassement de l'heure d'arrivée stipulée dans le contrat de transport, l'entreprise ferroviaire paie pour le dommage prouvé une compensation ne dépassant pas le quadruple du prix du transport.

La compensation est payable en sus de la compensation visée à l'article 8.

Article 11
Compensation en cas d'annulation d'un train par l'entreprise ferroviaire

Les parties fixent d'un commun accord dans le contrat de transport le montant de la compensation à payer en cas d'annulation d'un train par l'entreprise ferroviaire.

Article 12
Compensation en cas d'annulation d'un train par le client de fret ferroviaire

Les parties fixent d'un commun accord dans le contrat de transport le montant de la compensation en cas d'annulation d'un train par le client de fret ferroviaire.

Article 13
Compensation en cas de déclaration de la valeur de la marchandise transportée

L'entreprise ferroviaire et le client de fret ferroviaire peuvent convenir dans le contrat de transport que le client de fret ferroviaire déclare, pour la marchandise transportée, une valeur qui dépasse la limite prévue à l'article 6. Dans ce cas, le montant déclaré remplace la limite prévue à l'article 6.

Article 14
Compensation en cas d'intérêt à la livraison

L'entreprise ferroviaire et le client de fret ferroviaire peuvent convenir dans le contrat de transport que le client de fret ferroviaire déclare un intérêt à la livraison, en cas de perte, d'avarie ou de retard. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les compensations visées aux articles 6, 7, 8 et 10, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 15
Exclusions de responsabilité

Le système de compensation ne s'applique pas dans les cas suivants:

- a) faute du client de fret ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire;
- b) faute ou toute autre intervention d'un tiers;
- c) force majeure;

- d) circonstances que l'entreprise ferroviaire ou le client de fret ferroviaire ne pouvait pas éviter et dont il était incapable d'empêcher les conséquences, même en fournissant en temps voulu des informations sur la survenue de ces circonstances.

Article 16
Responsabilité des entreprises ferroviaires

L'entreprise ferroviaire contractante qui a accepté des marchandises à transporter est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à l'arrivée, y compris du traitement et/ou des transbordements des wagons ou des trains.

Les exigences de qualité contractuelles définies dans le contrat de transport sont contraignantes pour toutes les entreprises ferroviaires qui interviennent factuellement ou juridiquement dans le service de transport, indépendamment de la manière dont elles organisent ce service.

Article 17
Responsabilité de l'entreprise ferroviaire pour ses agents

L'entreprise ferroviaire est responsable de ses agents et des autres personnes, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, auxquelles elle a recours pour l'exécution du service de transport, lorsque ces agents et autres personnes agissent dans le cadre de leurs fonctions.

Article 18
Actions contre le gestionnaire de l'infrastructure

En cas de perte pécuniaire pour l'entreprise ferroviaire à la suite d'une compensation payable en vertu du présent règlement et relevant de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire paie la compensation prévue au client de fret ferroviaire.

L'entreprise ferroviaire a le droit de réclamer au gestionnaire de l'infrastructure le remboursement de la compensation qu'elle a payée au client de fret ferroviaire. Cette responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure s'exerce sans préjudice de l'application du système d'amélioration des performances visé à l'article 11 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil⁸.

Article 19
Contrôle du respect des engagements en matière de qualité

Le contrat de transport contient des dispositions relatives à un mécanisme approprié de contrôle du respect des engagements contractuels en matière de qualité des services soumis au présent règlement.

⁸ JO L 75 du 15.03.2001, p. 29.

Article 20
Rapport

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, en janvier 2009 au plus tard, sur l'application et les effets du présent règlement, et notamment sur la performance des services de fret ferroviaire. Ce rapport est au besoin accompagné de propositions législatives.

Article 21
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le Président
[\[...\]](#)

Par le Conseil
Le Président
[\[...\]](#)

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

Numéro

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

L'un des objectifs de la politique ferroviaire de la Communauté est l'amélioration de la performance de fret ferroviaire. La Commission considère que le principal moyen d'améliorer la performance des opérations de fret ferroviaire est la politique d'intégration des marchés qui a été mise en œuvre dans l'UE. L'ouverture des marchés du fret ferroviaire et la concurrence accrue, conjointement avec des règles communes en matière de sécurité ferroviaire et des mesures visant à promouvoir l'interopérabilité des systèmes ferroviaires nationaux fragmentés, devraient conduire à une amélioration de la performance. Cependant, comme le renforcement de la concurrence sera probablement lent et graduel, l'amélioration des services aussi ne se matérialisera que progressivement. Or il est important que la performance soit améliorée rapidement pour convaincre les clients des services de fret ferroviaire des avantages qu'ils peuvent retirer en continuant à utiliser le transport ferroviaire ou en modifiant leur logistique pour favoriser ce mode de transport. C'est pourquoi la Commission est persuadée que des mesures spécifiques sont nécessaires pour convaincre les clients de la fiabilité des services de fret ferroviaire. La Commission estime qu'un règlement sur les compensations en cas de non-respect des exigences de service contractuelles constitue un instrument approprié pour atteindre cet objectif.

Une action au niveau communautaire est nécessaire dans la mesure où les États membres n'ont pas adopté jusqu'à présent de législation nationale en ce qui concerne les compensations dans le secteur du fret ferroviaire. Même si les États membres légiféraient au niveau national, le risque serait élevé de voir apparaître des systèmes différents qui soumettent les entreprises ferroviaires à des conditions divergentes, ce qui pourrait conduire à d'importantes distorsions de concurrence sur des voies de transport international concurrentes. Les règles communautaires en matière de compensation devraient couvrir les services tant internationaux que nationaux, étant donné que ces deux types de trafics sont intimement liés et que des régimes distincts ne sont pas concevables.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

– Quels secteurs d'entreprises?

La proposition touchera toutes les entreprises ferroviaires qui fournissent des services de fret ferroviaire dans l'UE ainsi que leurs clients (expéditeurs, commissionnaires, opérateurs de transport combiné, etc.). Elle aura également un impact sur les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire qui fournissent une capacité d'infrastructure pour les services de ces entreprises ferroviaires.

– Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?

La proposition concerne principalement l'entreprise de fret ferroviaire traditionnelle dominante dans chaque État membre ainsi que les gestionnaires nationaux de l'infrastructure ferroviaire qui se trouvent normalement dans une position de monopole. Les dispositions du règlement concernent toutefois aussi les petites et moyennes entreprises ferroviaires qui opèrent sur les marchés du fret ferroviaire dans certains États membres.

– Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées?

La proposition touche toutes les régions géographiques de la Communauté qui disposent d'une infrastructure ferroviaire et où des services de fret ferroviaire sont disponibles.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

Les entreprises ferroviaires concernées devront se mettre d'accord avec leurs clients sur des exigences de qualité contractuelles et la mise en place d'un système de contrôle de la qualité, et de procéder aux adaptations éventuellement nécessaires du processus de production pour se conformer à ces exigences de qualité. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire devront conclure des accords contractuels de qualité avec les entreprises ferroviaires utilisant leur infrastructure.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?

La Commission s'attend à ce que l'application du système de compensation proposé incite les entreprises ferroviaires à améliorer l'efficacité et la flexibilité de leurs services de fret ferroviaire. Grâce à une meilleure organisation du personnel et une meilleure utilisation des wagons, au recours à des moyens d'information modernes permettant de suivre en temps réel les trains et les wagons sur les lignes internationales et d'assurer une plus grande flexibilité pour mieux répondre aux besoins des clients tout en assurant un niveau de sécurité raisonnable, le régime proposé peut se traduire par une baisse des coûts pour les entreprises ferroviaires. En même temps, les changements qui résulteront du système de compensation aboutiront à des améliorations de la qualité qui peuvent inciter les clients à recourir davantage aux services de fret ferroviaire.

La Commission a fait procéder à une étude sur les aspects conceptuels, juridiques et économiques des systèmes de compensation dans le secteur du fret ferroviaire. Le consultant estime les retombées économiques nettes globales du système à environ 70 millions d'euros par an dans le cadre de l'UE-15.

– sur l'emploi?

L'effet sur l'emploi sera probablement neutre. Certes, la mise en œuvre d'un système de compensation dans le secteur du fret ferroviaire incitera les entreprises ferroviaires à utiliser leur personnel de manière plus efficace, ce qui pourrait conduire à des pertes d'emplois. Cependant, la croissance prévue de la demande de services de fret ferroviaire induite par la meilleure qualité des services pourrait entraîner des recrutements supplémentaires qui compenseraient l'effet négatif des augmentations de productivité.

– sur les investissements et la création de nouvelles entreprises?

La proposition est susceptible de conduire à certains investissements, par exemple dans du matériel roulant nouveau et plus performant.

– sur la compétitivité des entreprises?

La Commission s'attend à un effet globalement positif sur la compétitivité.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

La proposition ne contient pas de mesures qui tiennent compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises, étant donné que les petites entreprises ferroviaires offrent en général aujourd'hui déjà des services de meilleure qualité et ne devraient donc pas être concernées directement dans de nombreux cas.

CONSULTATIONS

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.

Des consultations ont eu lieu avec des associations européennes d'opérateurs sur le marché du fret ferroviaire (CCFE, ERFA, UIRR, UIP, ERFCP, EIM) en ce qui concerne les paramètres de base de la proposition de la Commission et avec tous les acteurs, y compris les États membres, sur les résultats de l'étude réalisée pour la Commission sur les aspects conceptuels, juridiques et économiques des systèmes de compensation dans le secteur du fret ferroviaire.

Les avis des parties concernées sont plutôt variés. Les représentants des clients sont généralement favorables aux paramètres de base de la proposition, alors que la CCFE, qui représente les intérêts des entreprises ferroviaires classiques, est fortement opposée au projet de règlement. Alors que les premiers s'attendent à tirer profit de l'initiative, la seconde est préoccupée par les incidences perçues en termes de coût de mise en œuvre du système de compensation. Les positions de l'ERFA et de l'EIM sont plutôt neutres. Consultés sur une proposition législative, toutes les

parties concernées, y compris les États membres, recommandent une approche réglementaire «légère» qui laisse un maximum de liberté contractuelle aux acteurs du marché du fret ferroviaire dans le cadre de relations d'entreprise à entreprise.