

## II

(Actes préparatoires)

## COMMISSION

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires**

(2002/C 291 E/01)

COM(2002) 25 final — 2002/0025(COD)

(Présentée par la Commission le 23 janvier 2002)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

La réalisation d'un marché intégré des services de fret ferroviaire est l'une des pierres angulaires de la vision politique esquissée dans le Livre blanc sur la politique commune des transports à l'horizon 2010, publié en septembre 2001. Une revitalisation du fret ferroviaire est nécessaire pour que ce secteur puisse absorber une part plus importante de la future augmentation de la demande de transport de marchandises. L'objectif n'est pas d'accroître la part de marché du rail au détriment des forces du marché, mais plutôt d'utiliser ces forces pour améliorer la compétitivité dans les segments de marché où le rail dispose d'un avantage comparatif. La Commission estime que l'ouverture des marchés du fret ferroviaire stimulera la concurrence qui est indispensable pour inciter les acteurs du marché à devenir plus efficaces et plus compétitifs, ainsi que pour une plus grande proximité avec les clients. Cette ouverture devrait attirer de nouveaux capitaux et de nouvelles entreprises, stimuler le développement de nouveaux services répondant aux besoins des clients et améliorer la situation financière des entreprises ferroviaires. Ceci est nécessaire si l'on veut que le rail soit en mesure de contribuer à un secteur européen des transports de marchandises plus performant dans le futur.

Bien que certains progrès aient été accomplis pour faire avancer le projet de marché unique du fret ferroviaire, il est évident que le processus est en retard par rapport aux autres modes de transport, en particulier les transports routiers et aériens avec lesquels le rail est en concurrence. En 1995, la Commission a présenté une proposition visant à ouvrir les réseaux de transport ferroviaire de fret et de passagers dans l'UE. Il n'a pas été donné suite à cette proposition parce que, à l'époque, le cadre réglementaire pour le secteur ferroviaire n'était pas encore suffisamment achevé (en matière de sécurité et d'interopérabilité, par exemple) pour assurer un fonctionnement efficace des marchés ouverts. On a reconnu qu'en raison des caractéristiques particulières du marché ferroviaire, l'intégration de celui-ci devrait se faire par étapes.

L'application du principe de la libre circulation des services implique l'octroi de droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne. La directive 91/440/CEE a fait un premier pas dans cette direction en établissant des droits d'accès pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux. La directive 2001/12/CE établit des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferroviaire européen, pour les services de fret internationaux.

La Commission estime que de nombreux arguments plaident en faveur d'une accélération de ce processus. Les décisions récentes ont créé une dynamique sur le marché et de nouvelles attentes chez les chargeurs, les opérateurs et les investisseurs potentiels.

Ces attentes ont été encouragées également par la prise de position claire du Parlement européen en faveur de l'ouverture totale du marché du fret au moment de la conciliation avec le Conseil sur le paquet «infrastructure» en novembre 2000 et de la demande officielle adressée à la Commission de présenter rapidement de nouvelles propositions dans ce sens. Cette prise de position a été suivie par les conclusions du Conseil européen de Stockholm en mars 2001, réaffirmant la nécessité d'achever le marché intérieur dans le secteur des transports, en particulier dans le domaine ferroviaire.

Il est temps par conséquent de préparer l'étape suivante de l'intégration du marché, à savoir l'ouverture des marchés nationaux de fret ferroviaire (c'est-à-dire les services nationaux réguliers assurés par une entreprise ferroviaire étrangère), avec la possibilité du cabotage (c'est-à-dire des services nationaux occasionnels effectués en même temps que les services internationaux).

L'accès aux réseaux de fret ferroviaire pour les services nationaux exploités par des entreprises ferroviaires autres que les opérateurs nationaux est déjà possible, en vertu de la législation nationale, dans un certain nombre d'États membres (Autriche, Italie, Allemagne, Pays-Bas, Suède et Royaume-Uni) ainsi qu'en Suisse. Les effets de l'ouverture du marché sur la compétitivité et l'innovation dans les services sont généralement positifs.

Un certain nombre d'expériences positives prouvent qu'il est nécessaire d'accélérer le processus et de permettre davantage d'innovation dans les services à fournir:

- dans des pays comme l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, les Pays-Bas, de nouvelles alliances entre opérateurs historiques et nouveaux opérateurs voient le jour pour l'exploitation des corridors internationaux, en particulier pour le transport de marchandises à travers les Alpes; l'ouverture totale du marché serait bénéfique pour leurs activités, car elle leur permettrait d'intégrer les services internationaux et nationaux dans une chaîne logistique globale;
- il existe, comme en Allemagne, de nombreuses entreprises ferroviaires nouvelles qui sont disposées à compléter les activités des transporteurs principaux qui souhaitent restructurer leur entreprise. Ces petits opérateurs devraient exploiter lignes d'accès au réseau et ne pas être limités dans leur possibilité de se développer au-delà des frontières ou par des alliances avec d'autres entreprises;
- l'intention d'IKEA de créer des navettes dans toute l'Europe pour alimenter ses magasins et entrepôts, une première ligne étant prévue entre la Suède et Duisburg en Allemagne, permettrait d'éviter la circulation de nombreux poids lourds sur les routes si ces navettes internationales pouvaient être intégrées dans d'autres transports ferroviaires nationaux jusqu'à leur destination finale;
- malgré les problèmes auxquels est confronté le gestionnaire de l'infrastructure, le transport de marchandises par chemin de fer au Royaume-Uni augmente régulièrement depuis 1994.

En conséquence, la proposition actuelle vise à accorder à toutes les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne l'accès au réseau ferroviaire pour les services nationaux et internationaux de fret, et ce à partir de la date de la mise en œuvre de la directive. La limitation de l'accès des services internationaux de fret ferroviaire au réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), introduite par la directive 2001/12/CE en tant que disposition transitoire jusqu'en 2008 au plus tard, sera supprimée. La proposition élimine donc toutes les références au RTEFF.

Les dispositions de la directive 91/440/CEE, telle que modifiée par la directive 2001/12/CE, relatives à la sécurité ferroviaire sont supprimées dans cette proposition de modification afin d'éviter tout double emploi avec la proposition de directive sur la sécurité 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 Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires<sup>(1)</sup>, stipule que les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence se voient accorder, à titre transitoire, un droit d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferroviaire pour les services de fret internationaux.
- (2) L'extension de ce droit d'accès à tous les types de services de fret ferroviaire, conformément au principe de libre pres-

tation de services, devrait améliorer l'efficacité du rail par rapport aux autres modes de transport. Elle devrait également favoriser des transports durables dans les États membres et entre ceux-ci, en stimulant la concurrence et en permettant l'arrivée de nouveaux capitaux et de nouvelles entreprises.

- (3) Les services de fret ferroviaire offrent des possibilités considérables en termes de création de nouveaux services de transport et d'amélioration des services existants au niveau national et européen.
- (4) Pour être pleinement compétitif, le secteur du fret ferroviaire doit de plus en plus offrir des services complets, y compris des services de transport entre les États membres et à l'intérieur de ceux-ci.
- (5) L'extension du droit d'accès à tous les types de services de fret ferroviaire nécessite d'abroger la disposition limitant l'accès, pour les services internationaux de fret ferroviaire, au réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), disposition d'ailleurs conçue comme une mesure transitoire.

<sup>(1)</sup> JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive telle que modifiée par la directive 2001/12/CE (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1).

(6) La présente directive supprime en conséquence toutes les références au RTEFF. La sécurité ferroviaire étant régie par la directive . . . /CE du Parlement européen et du Conseil concernant la réglementation de la sécurité et les enquêtes relatives aux accidents et incidents sur les chemins de fer de la Communauté à l'intérieur d'un nouveau cadre réglementaire européen cohérent pour le secteur ferroviaire, il y a lieu de supprimer les dispositions relatives à la sécurité contenues dans la directive 91/440/CEE.

(7) Il convient donc de modifier en conséquence la directive 91/440/CEE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 91/440/CEE, modifiée par la directive 2001/12/CE, est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 3, le cinquième tiret est supprimé.
- 2) À l'article 7, le paragraphe 2 est supprimé.
- 3) L'article 10 est modifié comme suit:
  - a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«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 de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services de fret ferroviaire et de services de transport combiné de marchandises.»
  - b) Le paragraphe 3 est supprimé.
  - c) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conformément aux paragraphes 1 et 2 conclut, en se fondant sur le droit public ou privé, 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 à ces services de transport. Les

conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et, s'il y a lieu, conformes aux dispositions de la directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (\*).

(\*) JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.»

d) Le paragraphe 8 est supprimé.

4) L'article 10 bis est abrogé.

5) À l'article 10 ter, paragraphe 4, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) l'état du réseau ferroviaire européen».

6) L'annexe I est supprimée.

*Article 2*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... [18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive]. 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 3*

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.