



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.3.2004
COM(2004) 140 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Poursuivre l'intégration du système ferroviaire européen : le troisième paquet ferroviaire

TABLE DES MATIÈRES

1.	Vers un espace ferroviaire européen intégré : un rapport d'étape	3
1.1.	Le « Second paquet ferroviaire » et le besoin souligné de traiter de la formation des conducteurs de trains.....	3
1.2.	La poursuite du calendrier d'action annoncé pour l'intégration de l'espace ferroviaire européen	6
2.	L'élément humain de l'interopérabilité : une approche commune pour la formation des conducteurs	8
2.1.	Le métier de conducteur : des compétences bien spécifiques à mettre en œuvre dans un environnement qui change	8
2.2.	La certification doit reposer sur des principes simples	8
3.	Garantir les droits des passagers pour renforcer l'attractivité des chemins de fer.....	9
3.1.	Un encadrement international insuffisant	9
3.2.	Garantir des droits minimaux pour faciliter les démarches du voyageur.....	9
4.	Permettre de nouvelles initiatives pour les services de transport de passagers.....	10
4.1.	Des marchés en situation contrastée	10
4.2.	L'apport de la concurrence régulée sur certains segments.....	10
5.	Favoriser une démarche de qualité dans le secteur du fret ferroviaire.....	11
5.1.	Des performances inégales, des clients en attente	11
5.2.	Des outils proposés aux acteurs pour les aider dans leur démarche d'amélioration de la qualité	12
	Annexe : Etat de la transposition des directives dans le secteur ferroviaire	12

1. VERS UN ESPACE FERROVIAIRE EUROPEEN INTEGRE : UN RAPPORT D'ETAPE

La mise en place du nouveau cadre de régulation européen pour les transports ferroviaires progresse par rapport aux objectifs de réforme définis dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »¹. Ces objectifs placent la revitalisation du secteur ferroviaire au cœur de la stratégie de mobilité durable et vise pour cela à améliorer l'attractivité et la compétitivité des modes de transport plus favorables à l'environnement. Ces objectifs visent également à placer les clients, et notamment les passagers, au centre d'un système de transport de qualité.

Les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE (« premier paquet ferroviaire ») ont été transposées à cette date par la moitié environ des Etats membres, alors que le délai de transposition était fixé au 15 mars 2003 (voir tableau en annexe). La Commission a engagé des recours en manquement devant la Cour de justice à l'encontre des Etats membres qui n'ont pas encore notifié de mesures de transposition. Ces directives ont également été prises en compte par les nouveaux Etats membres au titre de l'acquis communautaire. Dans l'ensemble, la Commission espère que ces directives pourront trouver une application effective dans l'ensemble de l'Union européenne élargie en 2004. La portée de ces directives est essentielle pour la réforme du secteur ferroviaire européen car elles ouvrent les services de fret ferroviaire international à la concurrence, établissent un cadre précis et transparent pour l'allocation des capacités sur l'infrastructure et sa tarification, et requièrent l'établissement d'un organisme de contrôle dans chaque Etat membre.

L'intégration des systèmes ferroviaires repose également sur la convergence des spécifications techniques afin d'assurer l'interopérabilité des matériels et des équipements. Sur la base de la directive 96/48/CE, une série de spécifications obligatoires ont été adoptées en 2002 pour les systèmes ferroviaires à grande vitesse. Il s'agit désormais de poursuivre les travaux pour le reste du système ferroviaire : la directive 2001/16/CE sur l'interopérabilité du rail conventionnel prévoit de traiter en priorité les éléments importants pour le fret ferroviaire international, avec une première série de spécifications devant être élaborées pour le 20 avril 2004. La Commission rappelle que la directive 2001/16/CE aurait dû être transposée par tous les Etats membres au plus tard le 20 avril 2003 et qu'à cette date 8 Etats membres n'ont pas encore notifié de mesures de transposition.

1.1. Le « Second paquet ferroviaire » et le besoin souligné de traiter de la formation des conducteurs de trains

Pour compléter ce cadre, la Commission avait présenté le 23 janvier 2002 une série de propositions (« second paquet ferroviaire ») accompagnée d'une Communication² intitulée « Vers un espace ferroviaire européen intégré ». Ces propositions comprenaient :

- Une proposition de **directive sur la sécurité ferroviaire**³ qui porte sur la définition des éléments essentiels des systèmes de sécurité pour le gestionnaire d'infrastructure et pour les entreprises ferroviaires. Il s'agit de développer une approche commune de la sécurité et de mettre en place un système commun en ce qui concerne la délivrance, le contenu et la

¹ COM(2001)370 du 12.09.2001

² COM(2002)18 du 23.01.2002

³ COM(2002)22 du 23.01.2002

validité des certificats de sécurité. Enfin, il s'agit d'introduire, comme dans les autres secteurs, le principe de l'indépendance des enquêtes techniques en cas d'accidents.

- Une **modification des directives interopérabilité 96/48/CE et 2001/16/CE**⁴ visant essentiellement à l'extension progressive du champ d'application de l'interopérabilité à l'ensemble du réseau ferroviaire.
- Une proposition de **règlement portant création d'une agence ferroviaire européenne**⁵ fournissant un support technique aux travaux sur l'interopérabilité et la sécurité. Ses champs d'activité seraient, d'une part, le développement de normes communes de sécurité et le développement et la gestion d'un système de contrôle des performances de sécurité, et d'autre part, la gestion à long terme du système d'établissement, d'enregistrement et de contrôle des spécifications techniques d'interopérabilité.
- Une proposition de **modification de la directive 91/440**⁶ pour étendre les droits d'accès à l'infrastructure aux services de fret ferroviaire à l'intérieur d'un Etat membre et accélérer l'ouverture du marché.

Ces propositions ont reçu un fort soutien de la part du Parlement européen et du Conseil et leur examen est désormais presque conclu. Les textes de ce « second paquet ferroviaire » devraient être adoptés au premier trimestre 2004.

Au cours de l'examen de ces textes, en ce qui concerne en particulier la directive sur la sécurité ferroviaire et le projet d'agence, une attention particulière a été portée aux questions relatives à la formation des conducteurs et du personnel de bord. Alors que le projet initial de directive sur la sécurité comprenait une première approche de la question, il a été estimé que la législation communautaire devait aborder cette question de façon beaucoup plus précise. C'est pourquoi la Commission s'est engagée, lors du Conseil Transport du 28 mars 2003, à compléter le « Second paquet ferroviaire » par une proposition spécifique sur les licences de conducteur de locomotives. Le Parlement européen avait quant à lui souligné dès le début de l'examen des textes l'importance cruciale qu'il accordait aux questions de formation et il a rappelé dans ses amendements de seconde lecture que « le développement d'un système ferroviaire communautaire sûr nécessite l'établissement de conditions harmonisées pour l'octroi de permis de conducteur de train et de personnel accompagnateur de bord chargé de tâches de sécurité »⁷.

La Commission a donc immédiatement lancé les travaux de préparation et de rédaction d'une proposition de directive relative aux licences de conducteurs. Ces travaux se sont appuyés sur une consultation des parties intéressées, en particulier les autorités nationales de sécurité, les entreprises ferroviaires et les représentants des personnels. Ces travaux ont également tenu compte des travaux menés par les partenaires sociaux dans ce domaine.

Par conséquent, la Commission est en mesure de présenter aujourd'hui, avec cette communication, une proposition complète portant sur la certification des conducteurs de

⁴ COM(2002)21 du 23.01.2002

⁵ COM(2002)23 du 23.01.2002

⁶ COM(2002)21 du 23.01.2002

⁷ Amendement 50 – Résolution législative du Parlement européen sur la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des chemins de fer communautaires [A5-0325/2003](#) du 22.10.2003

locomotives et de trains affectés au transport de passagers et de marchandises dans la Communauté.

1.2. La poursuite du calendrier d'action annoncé pour l'intégration de l'espace ferroviaire européen

Dans sa communication introductive au second paquet ferroviaire⁸, la Commission avait présenté un calendrier de mise en œuvre des actions définies par le Livre blanc pour la phase qui suivrait le « second paquet ferroviaire ». Ce calendrier est repris ci-dessous en indiquant les mesures prises ou proposées.

Action et calendrier indiqué dans la Communication « Vers un espace ferroviaire européen intégré » du 23 janvier 2002		Réalisation
<p><u>Action n°1</u></p> <p>La Commission européenne a l'intention de proposer des mesures législatives et des actions volontaires complémentaires pour la mise en place d'un système complet d'incitations à l'amélioration de la qualité.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Proposition qualité du fret en annexe</i></p>
<p><u>Action n°2</u></p> <p>Extension du champ d'application de la notion de « candidat » (Directive 2001/14/CE) afin de permettre à un plus grand nombre d'acteurs de réserver des capacités sur l'infrastructure ferroviaire.</p>	<p><u>2003 / 2005</u></p>	<p><i>Examiné mais non retenu dans le cadre du second paquet ferroviaire</i></p>
<p><u>Action n°3</u></p> <p>Modification de la directive 2001/14/CE visant à étendre la compétence des autorités de contrôle prévues à son article 30 aux services fournis aux entreprises ferroviaires afin d'assurer un accès non discriminatoire à ces services.</p>		<p><i>Non encore réalisé, un premier bilan de l'activité de ces autorités de contrôle est d'abord nécessaire</i></p>
<p><u>Action n°4</u></p> <p>Établir un plan de déploiement européen du système de gestion du trafic (ERTMS).</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Proposition prévue en 2004</i></p>
<p><u>Action n°5</u></p> <p>La Commission entend faire une proposition visant à définir les conditions dans lesquelles toutes les entreprises ferroviaires peuvent profiter des simplifications du régime communautaire de transit dans le cadre de la révision des procédures de transit par chemin de fer.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Proposition prévue en 2004</i></p>

⁸ COM(2002)18 du 23.01.2002

<u>Action n°6</u> La Commission proposera des mesures visant à réduire les émissions sonores des nouveaux wagons de marchandises.	<u>2003 / 2005</u>	Spécification Technique d'Interopérabilité en préparation
<u>Action n°7</u> La Commission proposera des mesures visant à réduire les émissions des nouvelles locomotives diesel.	<u>2003 / 2005</u>	Directive adoptée⁹
<u>Action n°8</u> La Commission entamera un dialogue avec l'industrie en vue de la mise en œuvre de mesures volontaires réduisant les nuisances sonores et les émissions du matériel roulant existant.		Etude en cours de réalisation
<u>Action n°9</u> La Commission proposera d'ouvrir progressivement le marché international des services de transport de passager.		Proposition en annexe
<u>Action n°10</u> La Commission proposera de promouvoir activement les droits existants des passagers dans le public et proposera un règlement visant à renforcer ces droits.	<u>2002</u>	Proposition en annexe

Il est donc proposé aujourd'hui de poursuivre la réalisation des actions annoncées par le moyen de quatre nouvelles propositions :

- Une proposition de directive relative à la certification des conducteurs de locomotives et de trains affectés au transport de passagers et de marchandises dans la Communauté ;
- Une proposition de règlement concernant les droits des passagers en transport ferroviaire international ;
- Une proposition de directive concernant l'ouverture du marché pour les services de transport de passagers par chemins de fer ;
- Une proposition de règlement concernant la qualité des services de transport de marchandises par chemins de fer.

⁹ Directive 2002/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 décembre 2002 modifiant la directive 97/68/CE sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, JO L 35 du 11.02.2003.

2. L'ELEMENT HUMAIN DE L'INTEROPERABILITE : UNE APPROCHE COMMUNE POUR LA FORMATION DES CONDUCTEURS

2.1. Le métier de conducteur : des compétences bien spécifiques à mettre en œuvre dans un environnement qui change

Le bon niveau de formation et de compétences professionnelles des 200 000 conducteurs de train qui circulent dans l'Union européenne élargie est un atout essentiel qui contribue au niveau élevé de sécurité du système ferroviaire. La formation et les compétences des conducteurs sont à ce titre au cœur du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires. La certification des conducteurs sera donc un élément incontournable pour obtenir un certificat de sécurité permettant à une entreprise ferroviaire de circuler sur une infrastructure.

Les compétences des conducteurs sont de deux types. Il y a d'abord des compétences générales liées au métier de conducteur. A ces compétences générales doivent s'ajouter ensuite des compétences spécifiques liées à la connaissance de la ligne parcourue, au matériel utilisé, ainsi qu'aux procédures opérationnelles de l'entreprise ferroviaire pour laquelle il travaille.

L'ouverture des marchés pour le fret ferroviaire ainsi que les progrès de l'interopérabilité vont progressivement ouvrir de nouvelles perspectives pour les conducteurs de locomotives. Un nombre grandissant d'entre eux sera amené à traverser des frontières et circuler sur le réseau d'un autre Etat membre. Plusieurs exemples réussis existent déjà, sur la base d'accords entre entreprises ferroviaires, qui ont démontrés qu'avec un système de formation adapté, ces circulations internationales de conducteurs permettaient d'améliorer considérablement les performances du transport ferroviaire en évitant des arrêts artificiels à la frontière.

Pour le futur, pour l'exercice du métier de conducteur de train dans un espace ferroviaire européen intégré, il est important de prévoir dès à présent un système de certification qui reconnaissent pleinement les compétences spécifiques requises pour conduire un train tout en facilitant les circulations et la mobilité des conducteurs.

2.2. La certification doit reposer sur des principes simples

Le système de certification doit donc reposer sur une distinction claire et logique entre deux niveaux.

Tout d'abord les connaissances générales, qui peuvent être assimilées à une formation de base, sont liées à une personne. Ces connaissances générales ne sont pas relatives à une infrastructure spécifiques ou à un réseau particulier. Elles doivent être reconnues et valides sur tout le territoire de la Communauté. Leur reconnaissance doit être authentifiée par une licence attribuée à titre personnel à un conducteur.

Ensuite, les connaissances spécifiques sont liées à un trajet précis. Elles doivent prendre en compte la connaissance de la ligne, le matériel utilisé ainsi que les procédures opérationnelles relatives à une entreprise ferroviaire précise. Par conséquent, la reconnaissance de ces éléments ne peut qu'être limitée à un contexte précis.

Le dispositif communautaire proposé repose sur ces principes simples, en prévoyant un document unique et valide dans toute la Communauté pour la première partie, et une série de certificats pour la seconde partie. Ainsi, pour circuler, un conducteur devra-t-il être en possession d'une licence et d'un certificat (ou de plusieurs certificats) en fonction de l'entreprise ferroviaire qui l'emploie, de la ligne qu'il utilise et du matériel qu'il conduit.

3. GARANTIR LES DROITS DES PASSAGERS POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES CHEMINS DE FER

3.1. Un encadrement international insuffisant

La protection des droits des passagers constitue, avec la ponctualité et la sûreté, un critère essentiel de choix de tel ou tel mode de transport par les voyageurs. Dans plusieurs Etats membres, des exemples ont démontré qu'une démarche active de l'entreprise ferroviaire en faveur des droits des passagers (retards, remboursements, etc..) a renforcé l'attractivité et l'image du mode ferroviaire. La confiance du voyageur de se voir reconnaître des droits, en contrepartie du billet acheté, renforce l'attractivité du chemin de fer et de nombreux exemples de bonnes pratiques existent au niveau national.

Néanmoins, la situation du voyageur empruntant un trajet international est souvent plus précaire et les entreprises ferroviaires ont parfois tendance à se renvoyer la responsabilité. L'encadrement international actuel, reposant sur une convention internationale (CIV¹⁰), n'est pas suffisant. Cette convention règle essentiellement les relations entre entreprises ferroviaires (et non pas entre le passager et les entreprises ferroviaires). De plus, le niveau de protection défini par la CIV est relativement bas. Enfin, s'agissant d'une convention internationale, la CIV ne crée pas directement de droits pour le voyageur. Il était donc nécessaire de définir un cadre communautaire compatible avec la CIV, mais plus protecteur pour les passagers, permettant notamment une meilleure connaissance de ses droits et de ses moyens de recours.

3.2. Garantir des droits minimaux pour faciliter les démarches du voyageur

L'accès à l'information et aux tarifs, ainsi que la possibilité d'acheter facilement des billets pour effectuer un trajet international constituent un minimum afin d'assurer l'attractivité des services ferroviaires. Au-delà, il est nécessaire d'encadrer les responsabilités en cas d'accident ou d'incident pendant le voyage ou en cas de retard. Il est également nécessaire de prévoir le principe de compensation et de fixer des seuils, en fonction du type de trajet, pour le montant des compensations. Les différentes voies de recours et de traitement des plaintes doivent être bien précisées pour faciliter les démarches des voyageurs. Enfin, les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite doivent être pris en compte.

Cet encadrement protecteur pour les droits des passagers est d'autant plus essentiel que le marché sera ouvert pour certains services. La conjonction de l'ouverture et

¹⁰ La CIV (Règles uniformes concernant le contrat de transport international de voyageurs) constitue l'Appendice A à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999. Les textes sont disponibles sur le site : www.otif.org.

d'un encadrement exigeant en matière de droits des passagers doit conduire à une dynamique vertueuse d'amélioration de la qualité et de l'attractivité des services internationaux ferroviaires par rapport aux modes concurrents, notamment du transport aérien qui dispose d'un cadre de plus en plus précis pour la protection des droits des passagers.

4. PERMETTRE DE NOUVELLES INITIATIVES POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS

4.1. Des marchés en situation contrastée

Le transport ferroviaire de passagers ne constitue pas un marché homogène, mais bien segmenté. Sur les 6 milliards de passagers transportés chaque année dans l'Union européenne (UE 25), la grande majorité est constituée par le transport urbain, périurbain et régional. Une grande partie de ces trafics sont couverts par des obligations de service public et reçoivent à ce titre des financements publics.

Comme l'a rappelé la Cour de justice dans une affaire récente¹¹, ces services doivent être organisés dans le respect du règlement n°1191/69, dont la modernisation, proposée par la Commission¹², est plus que jamais nécessaire.

Pour le trafic interrégional ou le trafic national à longue distance, les situations sont contrastées. Le développement de la grande vitesse dans plusieurs Etats membres et la perspective de la connexion du réseau transeuropéen à grande vitesse à l'horizon 2010 devraient profondément changer le cadre de ses services en accentuant leur internationalisation.

Aujourd'hui, la part des transports internationaux de voyageurs par train, estimée par le moyen des ventes de billets internationaux, représente déjà environ 10% du chiffre d'affaire voyageurs des entreprises ferroviaires¹³ (2,4 milliards €). Il s'agit ici des trajets internationaux, chaque voyageur traversant au moins une frontière. Il faut souligner que les trains internationaux prennent et laissent généralement des voyageurs au sein d'un même Etat membre (cabotage). La part de ce trafic est variable mais souvent très importante. Par exemple, entre Bruxelles et Cologne, les trains sont très remplis entre Bruxelles et Liège, mais beaucoup moins entre Liège et Cologne. Le nombre de trains internationaux n'effectuant pas d'arrêt intermédiaires au sein d'un même Etat membre est extrêmement réduit et se limite à quelques liaisons à grande vitesse.

4.2. L'apport de la concurrence régulée sur certains segments

Deux modèles d'ouverture à la concurrence coexistent. D'une part, il est possible d'attribuer par procédure concurrentielle un contrat de service public, assorti si nécessaire de droits exclusifs pour une certaine période, et le cas échéant de compensations de services publics. Ce modèle est bien adapté pour les services

¹¹ Arrêt de la Cour du 24.07.2003 dans l'affaire C-280/00 (« Altmark »)

¹² COM 2002(107) du 21.2.2002, JO C 151 E du 25/06/2002 p. 0146 - 0183

¹³ Pour les pays de faible superficie cette part est beaucoup plus importante : Luxembourg 70%, Belgique 33%, Autriche 17%.

périurbains et régionaux. Il inspire la proposition de la Commission relative à la modernisation du règlement n°1191/69 sur les obligations de service public.

L'autre modèle consiste, comme pour le fret ferroviaire, à ouvrir l'accès à l'infrastructure aux opérateurs souhaitant effectuer des services. Il est à noter que l'ouverture des droits d'accès ne suffit pas pour provoquer de façon immédiate une situation de concurrence réelle. En effet, avant d'opérer, les compétiteurs potentiels devront disposer :

- de matériel roulant et de conducteurs autorisés à circuler dans les Etats membres où ils envisagent d'opérer ;
- d'une licence d'entreprise ferroviaire dans un Etat membre ;
- d'un certificat de sécurité délivré par l'autorité nationale de sécurité de chacun des Etats membres qu'ils envisagent de traverser ;
- de capacité sur l'infrastructure (pour un service régulier, la demande de capacités doit être adressée au gestionnaire de l'infrastructure environ un an avant de commencer les opérations).

Ce second modèle d'ouverture, basé sur le libre accès à l'infrastructure est plus adapté à des services à longue distance ou à des services spécifiques où une innovation commerciale est susceptible d'attirer une clientèle nouvelle (trains occasionnels, trains autos...).

Le réseau transeuropéen à grande vitesse, qui sera connecté en 2010 pourrait également constituer un cadre pour l'apparition de nouveaux services en concurrence.

C'est pourquoi la proposition faite aujourd'hui vise à prendre en compte la diversité des segments de marché en prévoyant une articulation claire et simple entre le domaine couvert par un contrat de service public (au sens du règlement n°1191/69) et le domaine ouvert à de nouvelles initiatives. Selon cette proposition, tous les services internationaux seraient ouverts à la concurrence au 1^{er} janvier 2010, à l'exception des services qui entre deux localités précises font l'objet d'un contrat de service public.

Cette approche progressive constitue un équilibre entre, d'une part, la nécessité de consolider les trafics couverts par des obligations de service public (dans un cadre en cours de modernisation), et, d'autre part, l'ouverture à de nouvelles initiatives pour les autres types de trafic.

5. FAVORISER UNE DEMARCHE DE QUALITE DANS LE SECTEUR DU FRET FERROVIAIRE

5.1. Des performances inégales, des clients en attente

En dépit de nombreuses initiatives encourageantes, le niveau de performance moyen du fret ferroviaire n'est pas encore arrivé au niveau attendu par les clients. Plusieurs exemples de réussite démontrent pourtant qu'avec une meilleure organisation à l'international, une responsabilisation des acteurs et un dialogue sérieux avec les clients sur la qualité des services, il est possible de fournir un service de qualité et d'attirer de nouveaux trafics vers le chemin de fer. Cependant, malgré ces signes

nombreux et encourageants de renouveau, une grande partie du secteur peine encore à s'améliorer. Dans certains cas, ces dernières années ont même vu une dégradation du service et le départ de clients importants. Pour une grande partie du secteur, l'analyse présentée il y a deux ans dans la Communication « Vers un espace ferroviaire intégrée »¹⁴ reste donc encore actuelle.

5.2. Des outils proposés aux acteurs pour les aider dans leur démarche d'amélioration de la qualité

L'initiative proposée par la Commission n'a pas pour objet de se substituer à la liberté contractuelle. Les clients et les entreprises ferroviaires sont au contraire vivement encouragés à mettre en place des systèmes de suivi et d'amélioration de la qualité les plus efficaces possibles en fonction de leurs besoins pour chaque type de trafic. Ce qui est proposé constitue plutôt une base commune qui s'appliquera par défaut si l'entreprise ferroviaire et son client ne parviennent pas à mettre en place un système spécifique d'amélioration de la qualité.

Pour cela, la proposition vise à établir des clauses minimales obligatoires dans les contrats de transport, sous peine de nullité de ceux-ci. Parmi ces clauses, il est demandé aux parties de prévoir un système de compensation en cas de retard ou de dommage aux marchandises transportées. De plus, la directive fixe des planchers minimaux pour l'indemnisation en cas de retard : les parties doivent fixer le montant d'un commun accord dans le contrat de transport, mais, afin de constituer un incitant économique raisonnable, l'indemnisation ne peut être inférieure à 5% du prix du transport.

La Commission estime que cette proposition constituera un incitant fort pour les entreprises ferroviaires et leurs clients visant à leur faire régler par voie contractuelle la gestion de la qualité.

¹⁴ COM(2002)18 du 23.01.2002

Annexe

Etat de la transposition des directives dans le secteur ferroviaire

Les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE devaient être transposées au plus tard le 15 mars 2003. Au 15 décembre 2003 la situation est la suivante :

Etats membres ayant notifié des mesures de transposition	Belgique, Danemark, Espagne, Italie, Finlande, France, Pays-Bas, Portugal
Etats membres ayant notifié des mesures de transposition pour certaines des trois directives	Irlande, Luxembourg
Etats membres n'ayant pas encore notifié de mesures	Allemagne, Autriche, Grèce, Royaume-Uni, Suède

Il faut rappeler que parmi les cinq Etats membres n'ayant pas à ce jour notifié de mesures de transposition, quatre (Allemagne, Autriche, Royaume-Uni et Suède) ont ouvert leur marché du fret ferroviaire à la concurrence sur la base de leur législation nationale.

La directive 2001/16/CE devait être transposée au plus tard le 20 avril 2003. Au 15 décembre 2003, la situation est la suivante :

Etats membres ayant notifié des mesures de transposition	Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal
Etats membres n'ayant pas encore notifié de mesures	Allemagne, Autriche, Grèce, France, Italie, Irlande, Royaume-Uni, Suède

La Commission a engagé des recours en manquement devant la Cour de justice à l'encontre des Etats membres qui n'ont pas encore notifié de mesures de transposition.