

Jeudi, 13 décembre 1990

14764

1. approuve, sous réserve des modifications qu'il y a apportées, la proposition de la Commission conformément au vote exprimé sur le texte de celle-ci;
2. invite le Conseil, au cas où il entendrait s'écarter du texte approuvé par le Parlement, à en informer celui-ci;
3. demande à être de nouveau consulté au cas où le Conseil entendrait apporter des modifications substantielles à la proposition de la Commission;
4. charge son Président de transmettre le présent avis au Conseil et à la Commission.

11. Transports par chemin de fer *

— proposition de la Commission COM(89) 564 final

I.

Proposition de directive du Conseil relative au développement des chemins de fer dans la Communauté

approuvée avec les modifications suivantes:

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (*)

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 1)

Premier considérant bis (nouveau)

considérant que le développement du réseau ferroviaire est indispensable à celui des transports combinés et à l'amélioration de la concurrence entre les différents modes de transport;

(Amendement n° 2)

Deuxième considérant bis (nouveau)

considérant que, pour la réalisation de ces objectifs, il faudra parvenir progressivement à l'élimination des distorsions actuelles de concurrence entre les entreprises ferroviaires et entre le chemin de fer et les autres modes de transport, en particulier dans le secteur des infrastructures, dans l'application des taxes fiscales dans les transports internationaux, dans les divers systèmes de facilités tarifaires, et, plus généralement, dans l'imputation du coût des infrastructures de transport;

(*) JO n° C 34 du 14.2.1990, p. 8

Jeudi, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 3)

Troisième considérant

considérant que pour réaliser ces objectifs, les mesures adéquates pour éliminer les entraves à la liberté de prestation de services doivent être prises à la lumière de l'expérience pratique;

considérant que pour réaliser ces objectifs, les mesures adéquates pour éliminer les entraves à la liberté de prestation de services doivent être prises à la lumière de l'expérience pratique et **que les chemins de fer doivent être soumis, dans le marché unique, aux mêmes conditions que les autres modes de transport;**

(Amendement n° 4)

Quatrième considérant

considérant que le développement futur et l'exploitation efficace du réseau ferroviaire nécessitent d'établir une distinction entre l'exploitation de services de transport et l'exploitation de l'infrastructure; que pour rendre cette distinction effective, il est nécessaire que dans tous les cas ces deux activités d'exploitation *soient gérées séparément et aient des comptabilités distinctes;*

considérant que le développement futur et l'exploitation efficace du réseau ferroviaire nécessitent d'établir une distinction entre l'exploitation de services de transport et l'exploitation de l'infrastructure; que pour rendre cette distinction effective, il est nécessaire que dans tous les cas ces deux activités d'exploitation aient des comptabilités distinctes;

(Amendement n° 5)

Quatrième considérant bis (nouveau)

considérant que les États membres doivent assumer la responsabilité financière de l'entretien et du développement de l'infrastructure ferroviaire;

(Amendement n° 6)

Quatrième considérant ter (nouveau)

considérant que la distinction entre infrastructures et services, en stimulant la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services en vue d'améliorer le confort et les services rendus aux usagers, exige que les États membres assument la responsabilité du développement et de l'entretien des infrastructures,

(Amendement n° 7)

Septième considérant bis (nouveau)

considérant que l'accès à l'infrastructure ferroviaire doit être ouvert aux sociétés ferroviaires des autres États membres,

(Amendement n° 88)

Septième considérant ter (nouveau)

considérant que l'accès à l'infrastructure ferroviaire doit être organisé en tenant compte de l'organisation du secteur des transports et de la capacité existante et prévisible des chemins de fer;

Jeudi, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNESMODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 8)

Huitième considérant

considérant qu'en l'absence de règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure et afin d'assurer l'égalité de traitement entre modes de transports, les États membres doivent établir et rendre publiques les règles gouvernant *le paiement par les compagnies de transport ferroviaire et par les regroupements de ces compagnies pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*; considérant que ces règles doivent se fonder sur les principes de non-discrimination et de concurrence loyale entre les modes de transport;

considérant qu'en l'absence de règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure et afin d'assurer l'égalité de traitement entre modes de transport, les États membres doivent établir et rendre publiques les règles gouvernant **la comptabilisation desdits coûts par les compagnies de transport ferroviaire et le paiement par les regroupements de ces compagnies pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**; considérant que ces règles doivent se fonder sur les principes de non-discrimination et de concurrence loyale entre les modes de transport;

(Amendement n° 9)

Neuvième considérant

considérant que les États membres doivent accorder aux *exploitants* de l'infrastructure la compensation des pertes encourues dès lors que et dans la proportion où ceux-ci ont été contraints de facturer aux compagnies ferroviaires un prix inférieur au coût;

considérant que les États membres doivent accorder aux **entreprises publiques** exploitant l'infrastructure la compensation des pertes encourues dès lors que et dans la proportion où ceux-ci ont été contraints de facturer aux compagnies ferroviaires un prix inférieur au coût;

(Amendement n° 10)

Neuvième considérant bis (nouveau)

considérant qu'il est nécessaire d'harmoniser les décisions entre les États membres pour éviter le risque que les évolutions soient différentes;

(Amendement n° 11)

Dixième considérant

considérant que, pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes, les États membres doivent garantir que les compagnies de transport ferroviaire se voient octroyer un statut d'exploitant indépendant et se comportant selon des modalités commerciales;

considérant que, pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes, les États membres doivent garantir que les compagnies de transports ferroviaires se voient octroyer un statut d'exploitant indépendant qui se comporte selon des modalités commerciales **et s'adapte aux nécessités du marché;**

(Amendement n° 12)

Onzième considérant bis (nouveau)

considérant que les autorités budgétaires de la Communauté, en accord avec les États membres, doivent garantir les moyens financiers nécessaires pour assurer la réalisation du réseau ferroviaire européen, particulièrement en ce qui concerne les axes Nord/Sud à l'intérieur de la Communauté et le développement des relations avec l'Europe centrale et l'Europe de l'Est;

Jeudi, 13 décembre 1990

 TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

 MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 13)

Onzième considérant ter (nouveau)

considérant qu'une bonne coordination technique aux frontières n'est pas encore réalisée;

(Amendement n° 14)

Onzième considérant quater (nouveau)

considérant la nécessité d'harmoniser au niveau européen le confort du voyage en train, en imposant des normes européennes pour le confort des enfants, le transport des bagages et des bicyclettes sur les trains régionaux et inter-city, l'accès des cyclistes aux infrastructures fixes des gares, une meilleure qualité des espaces consacrés au repos nocturne, les espaces de réunion et de dialogue au cours du voyage, les espaces de silence;

(Amendement n° 15)

Onzième considérant quinquies (nouveau)

considérant que les facilités de transport pour toutes les tranches d'âge en termes de tarif ne sont pas encore suffisamment développées au niveau européen et qu'il n'existe pas encore de système européen simple et attractif en ce qui concerne la tarification pour les voyages fréquents;

(Amendement n° 16)

Douzième considérant bis (nouveau)

considérant que dans l'ex-RDA, les infrastructures de chemins de fer nécessitent un effort de remise en état si l'on veut garder la priorité à la politique des transports en commun;

(Amendement n° 17)

Article premier

L'objectif de la présente directive est de faciliter le développement dans la Communauté de chemins de fer efficaces et adaptés aux besoins d'un marché unique.

L'objectif de la présente directive est de faciliter le développement dans la Communauté de chemins de fer efficaces et adaptés aux besoins d'un marché unique, tout en préservant l'obligation de service d'intérêt public.

(Amendement n° 101)

Article 2, paragraphe 1, point a), phrase introductive

a) «compagnie de chemin de fer», toute entreprise établie dans la Communauté pour fournir des services de transport par chemin de fer, et en particulier les compagnies suivantes:

a) «compagnie de chemin de fer», toute entreprise d'intérêt public établie dans la Communauté pour fournir des services de transport par chemin de fer, et en particulier les compagnies suivantes:

(Amendement n° 18)

Article 2, paragraphe 1, point a), troisième tiret bis (nouveau)

— Deutsche Reichsbahn

Jeu'di, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNESMODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 100)

Article 2, paragraphe 1, point b)

- b) «regroupement international», tout regroupement de compagnies de chemin de fer comprenant au moins deux compagnies établies dans des États membres différents et créé pour exploiter des services de transport entre États membres;
- b) «regroupement international», tout regroupement de compagnies de chemin de fer comprenant au moins deux compagnies établies dans des États membres différents et créé pour exploiter des services de transport entre États membres. **Une compagnie de chemin de fer d'intérêt public d'un pays tiers peut faire partie d'un regroupement international, pour autant que ce pays tiers et la Communauté en aient disposé ainsi par voie d'accord. La Commission négociera notamment avec l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie la conclusion de tels accords, sur la base de l'intérêt mutuel et de la réciprocité;**

(Amendement n° 20)

Article 2, paragraphe 1, point c)

- c) «exploitant de l'infrastructure», toute entité publique *ou entreprise* exploitant l'infrastructure ferroviaire;
- c) «exploitant de l'infrastructure», toute entité **d'intérêt public exploitant l'infrastructure ferroviaire et chargée de sa conservation et de son entretien;**

(Amendement n° 21)

Article 2, paragraphe 1, point c bis) (nouveau)

- c bis) «infrastructure ferroviaire», l'ensemble des éléments visés à la partie A de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2598/70 ainsi que les systèmes de régulation du trafic et de sécurité;

(Amendement n° 22)

Article 2, paragraphe 2

2. Les compagnies de chemins de fer dont l'activité est limitée à l'exploitation de transports urbains *et* suburbains tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 5 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil sont exclues du champ d'application de la présente directive.
2. Les compagnies de chemins de fer dont l'activité est limitée à l'exploitation de transports urbains, suburbains **et régionaux** tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 5 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil sont exclues du champ d'application de la présente directive.

(Amendement n° 23)

Article 3

Les États membres arrêtent les conditions financières et autres, y compris la procédure d'autorisation, auxquelles *toute entreprise doit* satisfaire pour s'établir comme compagnie de chemin de fer *pour* pouvoir accéder à l'infrastructure *publique*.

Les États membres arrêtent les conditions financières et autres, y compris la procédure d'autorisation, auxquelles **une compagnie de chemin de fer ou un regroupement international doivent** satisfaire pour s'établir et pouvoir accéder à l'infrastructure sur leurs territoires respectifs. **Ces conditions garantissent à toute entreprise le libre accès à n'importe quel mode de transport sur la base des principes de l'égalité de traitement et de la concurrence loyale entre tous les modes de transport.**

Jeudi, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 24)

Article 3, alinéa unique bis (nouveau)

Les États membres exigent notamment des compagnies de chemin de fer et des regroupements internationaux qu'ils fournissent des garanties suffisantes quant à leur capacité

- de faire face à toutes les obligations financières et sociales à l'égard du personnel et des usagers,
- d'assurer un service régulier pendant au moins une saison,
- de respecter des normes de sécurité adéquates,
- de prendre en compte les problèmes environnementaux,

et qu'ils passent avec les compagnies visées à l'article 2, paragraphe 1, point a) des accords régissant la reconnaissance mutuelle des billets pour voyageurs.

(Amendement n° 25)

Article 4

Les États membres prennent les mesures nécessaires au développement de leur infrastructure ferroviaire nationale en prenant en compte les besoins globaux de la Communauté. À cet effet, les États membres prennent et rendent publiques les mesures concernant l'infrastructure de façon conforme aux principes de la présente directive.

Les États membres assument la responsabilité financière de l'entretien et du développement de l'infrastructure ferroviaire. Dans le cadre d'un schéma directeur communautaire, ils élaborent la planification du développement des infrastructures. Ils veillent à ce que cette planification soit effectuée, sur leurs territoires respectifs, en tenant compte des besoins globaux de la Communauté. À cet effet, les États membres prennent et rendent publiques les mesures concernant l'infrastructure de façon conforme aux principes de la présente directive.

(Amendement n° 26)

Article 4 bis (nouveau)

Article 4 bis

Les exploitants de l'infrastructure sont responsables de la gestion du trafic ainsi que des systèmes de régulation et de sécurité. Les normes et règles de sécurité régissant la répartition de l'utilisation des infrastructures sont arrêtées conformément aux dispositions énoncées par les États membres et sous leur contrôle.

(Amendement n° 27)

Article 5, paragraphe 1

1. À toute compagnie de chemin de fer établie en conformité avec l'article 3 est garanti l'accès à des conditions équitables à l'infrastructure ferroviaire nationale du pays d'établissement.

1. À toute compagnie de chemin de fer établie en conformité avec l'article 3 sont garantis des droits d'accès à des conditions équitables à l'infrastructure de l'État membre d'établissement. Les services réguliers ont la priorité sur les services non réguliers.

Jeudi, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 28)

Article 5, paragraphe 2

2. Les regroupements internationaux *bénéficient aux mêmes conditions des droits d'accès et de transit* pour les nécessités de prestation de services internationaux sur les relations entre les États membres où sont établies les compagnies constituant le regroupement.

2. Les regroupements internationaux **de compagnies ferroviaires se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les États membres où sont établies les compagnies qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans d'autres États membres** pour les nécessités de prestations de services internationaux sur les relations entre les États membres où sont établies les compagnies constituant les regroupements.

(Amendement n° 29)

Article 5, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. La Commission contrôle l'application des paragraphes 1 et 2 du présent article. Si des compagnies ferroviaires ou des regroupements internationaux formulent des plaintes répétées et fondées, la Commission présente, après examen de l'avis du comité consultatif visé à l'article 10, une proposition de règlement du Conseil relative à un code de conduite en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire.

(Amendement n° 30)

Article 6, paragraphe 1

1. Jusqu'à l'entrée en vigueur des règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres garantissent que les compagnies de chemin de fer *et les regroupements internationaux paient un prix d'accès basé* sur les principes de non-discrimination et de concurrence loyale entre les modes de transport.

1. Jusqu'à l'entrée en vigueur des règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres garantissent que les compagnies de chemin de fer **imputent, conformément à l'article 8, des redevances d'utilisation de l'infrastructure en se fondant** sur les principes de non-discrimination et de concurrence loyale entre les modes de transport, **et en tenant dûment compte des coûts externes de chacun d'eux. Les regroupements internationaux paient des redevances d'utilisation de l'infrastructure sur la base des mêmes critères.**

(Amendement n° 31)

Article 6, paragraphe 2

2. Si l'objectif défini au paragraphe 1 entraîne un prix d'accès inférieur à celui nécessaire à la couverture des coûts totaux d'infrastructure, l'exploitant de l'infrastructure reçoit de l'État membre concerné une compensation financière des pertes encourues de ce fait.

2. Si l'objectif défini au paragraphe 1 entraîne un prix d'accès inférieur à celui nécessaire à la couverture des coûts totaux d'infrastructure, l'exploitant de l'infrastructure reçoit de l'État membre concerné une compensation financière pour les pertes encourues de ce fait. **Lorsqu'il s'agit de regroupements internationaux, la compensation est à la charge des États dans lesquels ces regroupements sont établis.**

Jeudi, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 32)

Article 6, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. L'État subventionne l'entreprise ferroviaire dans le cas où le tracé de la ligne est basé sur des critères politiques non adéquats et, dès l'origine, manque de rentabilité et d'efficacité.

(Amendement n° 33)

Article 6, paragraphe 3

3. Les prix d'accès pour chaque ligne sont établis par l'exploitant de l'infrastructure concerné en tenant compte notamment du total des kms/trains effectués et de toute contrainte particulière, due à des facteurs tels que la vitesse, la charge à l'essieu et le niveau ou la période d'utilisation.

3. Les prix d'accès pour chaque ligne sont établis, par l'exploitant de l'infrastructure concerné en tenant compte notamment du total des kms/voyageurs et tonnes effectués et de toute contrainte particulière, due à des facteurs tels que la vitesse, le poids total, la charge à l'essieu, la longueur des véhicules et le niveau ou la période d'utilisation.

(Amendement n° 34)

Article 7, paragraphe 1

1. Les États membres garantissent l'autonomie juridique et l'indépendance de gestion des compagnies de chemin de fer.

1. Les États membres garantissent par la loi l'autonomie juridique et l'indépendance de gestion des compagnies de chemin de fer.

(Amendement n° 35)

Article 7, paragraphe 2, phrase introductive

2. Les États membres garantissent que les compagnies de chemin de fer fonctionnent selon des principes commerciaux et sont libres d'ajuster au marché la nature de leur activité. Elles sont en particulier libres:

2. Les États membres garantissent que les compagnies de chemin de fer visées à l'article 2 fonctionnent de manière compatible avec leur fonction publique, selon des principes commerciaux, et sont libres d'ajuster au marché la nature de leur activité, compte tenu des facteurs économiques, sociaux et environnementaux visés par le règlement (CEE) n° 1191/69⁽¹⁾. Elles sont en particulier libres:

⁽¹⁾ Modifié par la proposition de la Commission: voir point II ci-après

(Amendement n° 36)

Article 7, paragraphe 2, quatrième tiret

— de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats;

— de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs, les acquisitions et les investissements relatifs à leur domaine d'activité;

(Amendement n° 37)

Article 7, paragraphe 2, septième tiret

— de démarrer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire, cela incluant la création de filiales ou la participation à des «joint ventures»;

— de démarrer, parallèlement à l'exploitation ferroviaire normale, de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire, cela incluant la création de filiales ou la participation à des «joint ventures»;

Jeudi, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 99)

Article 7, paragraphe 2, 8^e tiret

- | | |
|--|---|
| — de négocier et d'établir des contrats commerciaux avec des entités publiques, notamment en relation avec la prestation de «service public» de transport; | — de négocier et d'établir des contrats commerciaux ou des accords programmes avec des entités publiques, notamment en relation avec la prestation de «service public» nationale, régionale ou locale de transport; |
|--|---|

(Amendement n° 39)

Article 7, paragraphe 2, huitième tiret bis (nouveau)

- **d'établir leurs programmes d'activités pluriannuels et leurs budgets d'exploitation et d'investissement;**

(Amendement n° 40)

Article 7, paragraphe 2 bis (nouveau)

- 2 bis. La Commission encourage les réductions de prix coordonnées au niveau européen en faveur de différentes catégories d'âge et groupes sociaux.**

(Amendement n° 41)

Article 7, paragraphe 2 ter (nouveau)

- 2 ter. La Commission encourage l'accélération de la mise au point d'un plan d'élimination des disparités techniques qui font obstacle à une circulation ferroviaire rapide et commode, un exemple de problème à résoudre étant le changement de locomotive aux frontières.**

(Amendement n° 42)

Article 7, paragraphe 2 quater (nouveau)

- 2 quater. Il convient de mettre au point une norme européenne de confort du voyage par chemin de fer concernant le transport des bagages (y compris les bicyclettes) dans tous les trains européens, la possibilité pour les parents d'emmener facilement leurs enfants, la possibilité de dormir dans de bonnes conditions dans tous les trains européens de nuit, la disposition de voitures de réunion et de détente, etc.**

(Amendement n° 43)

Article 8

Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les compagnies de chemin de fer qui exploitent aussi l'infrastructure organisent leurs activités relatives à l'infrastructure et aux opérations de transport en deux «divisions» distinctes satisfaisant aux conditions posées à l'article 1^{er}, paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 1191/69. Les comptabilités des divisions sont tenues de façon à interdire toute possibilité de transfert entre elles des aides versées.

Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les compagnies de chemin de fer qui exploitent aussi l'infrastructure organisent leurs activités relatives à l'infrastructure et aux opérations de transport en deux «divisions» distinctes satisfaisant aux conditions posées à l'article 1^{er}, paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 1191/69. Les comptabilités des divisions sont tenues de façon à interdire le transfert **systématique** entre elles des aides versées.

Jeudi, 13 décembre 1990

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

MODIFICATIONS APPORTÉES PAR
LE PARLEMENT EUROPÉEN

(Amendement n° 44)

Article 9, paragraphe 2

2. On entend par «situation financière saine», le fait que le bilan établi selon les principes de comptabilité généralement admis et reflétant la valeur réelle des actifs utilisés, après intégration de tous les transferts éventuels de propriété et de responsabilité financière concernant l'infrastructure, soit tel que les actifs à long terme et un fond de roulement d'une valeur adéquate soient *financés par un niveau approprié de capital* et par les dettes à long terme.

2. On entend par «situation financière saine», le fait que le bilan établi selon les principes de comptabilité généralement admis et reflétant la valeur réelle des actifs utilisés, après intégration de tous les transferts éventuels de propriété et de responsabilité financière concernant l'infrastructure, soit tel que les actifs à long terme et un fond de roulement d'une valeur adéquate soient **couverts par le capital** et par les dettes à long terme.

(Amendement n° 45)

Article 9, paragraphe 4

4. Dans la limite où cela est nécessaire pour réaliser l'objectif posé au paragraphe 1, et en respectant les articles 92 et 93 du traité, les États membres peuvent aider, de façon exceptionnelle, à la reconstitution du capital. Ceci peut, en particulier, comprendre l'annulation des dettes, par leur transfert à la charge de l'État ou par la constitution d'un fonds de sauvetage ou par toute autre mesure financière équivalente.

4. Dans la limite où cela est nécessaire pour réaliser l'objectif posé au paragraphe 1, et en respectant les articles 92 et 93 du traité, les États membres doivent **concourir au rééquilibre financier des compagnies de chemin de fer publiques** et peuvent aider, de façon exceptionnelle, à la reconstitution du capital. Ceci peut, en particulier, comprendre l'annulation des dettes, par leur transfert à la charge de l'État ou par la constitution d'un fonds de sauvetage ou par toute autre mesure financière équivalente. **Ils peuvent aussi offrir des avantages fiscaux lorsque les initiatives sont destinées au développement de nouveaux marchés, aux progrès technologiques, à la création de filiales et à la participation à des entreprises communes.**

(Amendement n° 46)

Article 10, deuxième alinéa

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.

Le représentant de la Commission soumet au comité, **au plus tard le 31 décembre 1991**, 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.

(Amendement n° 47)

Article 10, quatrième alinéa bis (nouveau)

Lorsque les mutations structurelles ont des conséquences significatives pour les travailleurs des compagnies ferroviaires, la Commission, en concertation avec les responsables du personnel, étudie et élabore des programmes sociaux opportuns de formation et de recyclage.