33269

POSITION COMMUNE (CE) N° 27/2000

arrêtée par le Conseil le 28 mars 2000

en vue de l'adoption de la directive 2000/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires

(2000/C 178/02)

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

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

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social [2],

vu l'avis du Comité des régions [3],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [4],

considérant ce qui suit:

(1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires [5] prévoit certains droits d'accès au trafic international par chemin de fer pour des entreprises ferroviaires et des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires.

(2) Pour assurer des services fiables et adéquats, un régime de licences commun est nécessaire pour garantir que toutes les entreprises ferroviaires satisfont à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle, afin de protéger la clientèle et les tiers, et qu'elles fournissent des services offrant un niveau de sécurité élevé.

(3) Pour que les droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire soient appliqués dans l'ensemble de la Communauté de manière uniforme et non discriminatoire, la directive 95/18/CE du Conseil [6] a institué une licence pour les entreprises ferroviaires qui fournissent les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE. Cette licence est obligatoire pour pouvoir réaliser ces prestations de services et est valable dans l'ensemble de la Communauté.

(4) Certains États membres ayant accordé des droits d'accès plus étendus que ceux que prévoit la directive 91/440/CEE, il semble nécessaire de garantir un traitement équitable, transparent et non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires susceptibles d'exercer leur activité sur ce marché, en étendant les principes en matière de licences énoncés dans ladite directive 95/18/CE à toutes les entreprises du secteur.

(5) Afin de mieux satisfaire aux obligations en matière d'information, les États membres et la Commission devraient assurer une meilleure information de tous les États membres et de la Commission. L'information à fournir par les États membres et la Commission devrait également englober les licences délivrées, conformément à la pratique commune et à une interprétation logique de la directive 95/18/CE.

(6) Il convient d'assurer que les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence qui effectuent des transports internationaux de marchandises respectent les dispositions pertinentes applicables en matière douanière et fiscale, notamment en ce qui concerne le transit douanier.

(7) Conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de la présente directive, à savoir l'établissement des grands principes en matière de licences des entreprises ferroviaires et de reconnaissance mutuelle de ces licences dans la Communauté, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres compte tenu de la dimension manifestement internationale de l'octroi de ces licences et peuvent donc, en raison de leurs aspects transnationaux, être mieux réalisés au niveau communautaire. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

---

[1] JO C 321 du 20.10.1998, p. 8.
[2] JO C 209 du 22.7.1999, p. 2.
[3] JO C 57 du 29.2.2000, p. 40.
[4] Avis du Parlement européen du 10 mars 1999 (JO C 175 du 21.6.1999, p. 119). Position commune du Conseil du 28 mars 2000 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).
[5] JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive telle que modifiée par la directive 2000/.../CE du Parlement européen et du Conseil (JO L ...).
[6] JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.

(8) Il y a lieu de modifier la directive 95/18/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article 1er

La directive 95/18/CE est modifiée comme suit.

1) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

1. La présente directive concerne les critères applicables à la délivrance, la prorogation ou la modification, par un État membre, des licences destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans la Communauté.

2. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la présente directive:

a) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes;

b) les entreprises ferroviaires qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;

c) les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à la prestation de services régionaux de fret ferroviaire qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive 91/440/CEE;

d) les entreprises qui réalisent uniquement des activités de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

3. Les entreprises dont l'activité est limitée à la fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont exclues du champ d'application de la présente directive».

2) À l'article 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) "entreprise ferroviaire": toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.»

3) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 3*

Chaque État membre désigne l'organisme responsable de la délivrance des licences et de l'exécution des obligations découlant de la présente directive. Les licences sont délivrées par un organisme qui n'effectue lui-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et qui est indépendant des organismes ou des entreprises qui font des prestations de cette nature.»

4) À l'article 4, le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«5. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de la Communauté.»

5) À l'article 6, le quatrième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de protection du travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités de transport transfrontière de marchandises soumises à des procédures douanières.»

6) À l'article 11, le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Quand l'autorité responsable des licences a délivré, suspendu, retiré ou modifié une licence, l'État membre concerné en informe immédiatement la Commission. La Commission informe aussitôt les autres États membres.»

7) Les articles 12 et 13 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 12*

Outre les exigences fixées par la présente directive, l'entreprise ferroviaire est également tenue de respecter la législation nationale et les dispositions réglementaires compatibles avec la législation communautaire et imposées de manière non discriminatoire, notamment en ce qui concerne:

a) les exigences techniques et opérationnelles spécifiques applicables aux services ferroviaires;

b) les exigences de sécurité s'appliquant au personnel, au matériel roulant et à l'organisation interne de l'entreprise;

c) les dispositions concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits des travailleurs et des consommateurs;

d) les exigences applicables à toutes les entreprises du secteur ferroviaire concerné destinées à offrir des avantages ou une protection aux consommateurs.

Article 13

Les entreprises ferroviaires doivent respecter les accords applicables aux transports ferroviaires internationaux en vigueur dans les États membres dans lesquels elles exercent leurs activités. Elles doivent également observer les dispositions pertinentes en matière douanière et fiscale.»

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 ... (*). 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.

Fait à ...

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*

(*) Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

1. Le 30 septembre 1998, la Commission a transmis au Conseil une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires [1]. Cette proposition était fondée sur l'article 75 du traité CE (devenu, après modification, article 71 du traité CE).

2. Le Parlement européen, le Comité économique et social et le Comité des régions ont rendu leurs avis respectivement les 10 mars [2], 26 mai [3] et 18 novembre 1999 [4].

   Après l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam le 1er mai 1999, le Parlement a confirmé son avis le 16 septembre 1999.

3. La Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil sa proposition modifiée [5], le 29 novembre 1999. Cette proposition est fondée sur l'article 71 du traité CE.

4. Le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité CE le 28 mars 2000.

II. OBJECTIFS

Cette directive s'inscrit dans le contexte d'un «paquet» législatif ayant pour but de revitaliser les chemins de fer européens. Il s'agit surtout d'inverser le déclin que connaît le transport ferroviaire notamment dans le domaine du fret en créant des conditions favorables au développement d'un système dynamique, compétitif et axé sur les besoins de leurs clients.

La revitalisation du rail est indispensable étant donné la situation actuelle de congestion des infrastructures routières comportant des problèmes de sécurité et environnementaux. Si l'on veut éviter un blocage total du transport routier d'ici quelques années, une utilisation plus rationnelle des chemins de fer s'avère nécessaire. Il faut donc améliorer les conditions de concurrence du rail par rapport aux autres moyens de transport. Dans ce but, cette proposition vise à élargir le champ d'application de la directive en vigueur concernant les licences ferroviaires afin d'uniformiser les conditions applicables à toutes les entreprises ferroviaires établies dans la Communauté. En effet, les licences seraient octroyées par l'État membre dans lequel l'entreprise ferroviaire est établie, mais elles seraient valables dans l'ensemble de la Communauté. Ainsi, un régime de licences commun permettrait d'assurer que les entreprises soient traitées équitablement et sans discrimination. De cette façon, toutes les entreprises ferroviaires pourraient exploiter les possibilités d'accès à de nouveaux marchés, sur une base uniforme et non discriminatoire ce qui limiterait le risque de voir les licences constituer une barrière à l'entrée sur le marché.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Le texte ayant été remanié pendant la discussion, la position commune s'écarte de la proposition et de la proposition modifiée de la Commission sur certains points:

— à l'article 1er, paragraphe 2, le Conseil a estimé souhaitable de prévoir que les exclusions du champ d'application de la directive aient un caractère optionnel pour les États membres. Ainsi, les États membres qui le souhaitent pourront établir un seul modèle de licences destinées aux entreprises ferroviaires établies sur leur territoire,

[1] JO C 321 du 20.10.1998, p. 8.
[2] JO C 175 du 21.6.1999, p. 115.
[3] JO C 209 du 22.7.1999, p. 22.
[4] JO C 57 du 29.2.2000, p. 40.
[5] Non encore parue au Journal officiel.

— à l'article 1er, paragraphe 3, a été exclu du champ d'application de la directive le service de navettes pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche, pour les mêmes raisons citées dans l'exposé des motifs de la position commune sur la modification de la directive 91/440/CEE,

— à l'article 2, point a), la définition d'entreprise ferroviaire a été légèrement modifiée en vue de l'adapter à la nouvelle définition modifiée retenue par le Conseil dans sa position commune relative à la proposition de directive modifiant la directive 91/440/CEE; en effet, une phrase a été ajoutée afin de recouvrir aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction,

— le paragraphe 4 de l'article 1er de la proposition a été inséré dans la position commune comme un nouveau paragraphe 5 de l'article 4, le Conseil ayant estimé que c'est dans le cadre des conditions d'obtention d'une licence que cette disposition trouve sa place,

— à l'article 6, quatrième tiret, et à l'article 13, le Conseil a modifié légèrement la directive 95/18/CE en vue d'assurer un minimum de sécurité pour le déroulement des procédures douanières et fiscales que les nouvelles entreprises ferroviaires seraient appelées à effectuer,

— à l'article 11, paragraphe 8, le Conseil a modifié la directive 95/18/CE afin d'obliger l'autorité responsable des licences d'informer également la Commission lorsqu'elle délivre une nouvelle licence,

— à l'article 12, où l'on fixe les exigences à respecter par l'entreprise ferroviaire découlant de la législation nationale, le Conseil a considéré opportun d'ajouter une référence aux exigences destinées à offrir des avantages ou une protection aux consommateurs.

IV. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

L'amendement 1 vise à signaler à l'article 8 que les conditions relatives à la capacité professionnelle sont non discriminatoires. Ce principe de non-discrimination, l'un des principes fondamentaux du droit communautaire consacré par le traité et la jurisprudence de la Cour, ayant déjà été mentionné dans l'article 12, le Conseil n'a pas estimé nécessaire de l'insérer à l'article 8, de la même manière qu'il n'apparaît pas explicitement dans les articles 6, 7 et 9 de la directive.

L'amendement 2 n'a pas été retenu par le Conseil. Il visait à lier, dans le cas des services de fret, la couverture de la responsabilité civile de l'entreprise ferroviaire en cas d'accident au fait que les redevances reflètent la volonté de payer davantage que les coûts imposés et au fait que les organismes de contrôle s'assurent que les redevances ne sont pas excessives. Le Conseil a estimé, tout comme la Commission, que toutes les entreprises ferroviaires doivent avoir une couverture suffisante de leur responsabilité et que cette couverture ne peut pas être liée à l'acceptation par les entreprises ferroviaires de payer davantage que les coûts. En effet, la protection de tous les tiers concernés en cas d'accident ou d'incident doit être assurée.