CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4 février 2013 (06.02)
(OR. en)

6015/13

Dossier interinstitutionnel: 2013/0013 (COD)

TRANS 41
CODEC 228

PROPOSITION

Origine:	Commission
En date du:	31 janvier 2013
N° doc. Cion:	COM(2013) 26 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 26 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Le règlement (CEE) n° 1192/69 autorise les États membres à verser une compensation financière à 36 entreprises de chemin de fer, dont il cite la liste, pour les dépenses liées à des obligations que les entreprises des autres modes de transport ne sont pas tenues de prendre en charge, telles que des allocations familiales spéciales et des charges de pensions.

Lorsque les règles de normalisation des comptes sont correctement appliquées, ce type d'intervention de l'État est jugé compatible avec le marché intérieur et les États membres sont exemptés des obligations de notification des aides d'État, tout en étant néanmoins tenus de publier officiellement les décisions qu'ils prennent en matière d'indemnisation. À ce jour, seuls quelques États membres recourent au règlement pour justifier le paiement de compensations.

Le règlement a été adopté avant la libéralisation du marché ferroviaire, à une époque où le transport ferroviaire en Europe se développait principalement à l'intérieur des frontières nationales et où des entreprises intégrées assuraient à la fois l'exploitation des services ferroviaires et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce marché monopolistique, l'objectif du règlement consistait alors à assurer des conditions de concurrence comparables pour les entreprises ferroviaires et pour les entreprises exploitant d'autres modes de transport.

Depuis les années 1990, plusieurs mesures législatives (les «paquets ferroviaires») ont été adoptées au niveau européen en vue de redynamiser le transport ferroviaire en créant progressivement un espace ferroviaire unique intégré de dimension européenne. Ces actes juridiques ont ouvert à la concurrence le marché du fret ferroviaire ainsi que le marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et ont défini certains principes fondamentaux dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)[1]. Ces principes comprennent notamment les éléments suivants: les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales, les entités responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure ferroviaire doivent être séparées des entités qui exploitent les services ferroviaires (séparation des fonctions essentielles), il doit y avoir une séparation comptable (afin d'éviter les subventions croisées), toute entreprise ferroviaire disposant d'une licence conforme aux critères UE devrait pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire dans des conditions équitables et non discriminatoires, et les gestionnaires de l'infrastructure peuvent bénéficier d'un financement public.

Le règlement (CEE) n° 1192/69 ne cadre pas et est incompatible avec les mesures législatives actuellement en vigueur, pour plusieurs raisons.

i) Étant donné que les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales, aucune compensation versée par l'État n'est autorisée pour les dépenses relatives aux assurances et aux pensions, ni pour d'autres dépenses de fonctionnement (sauf en cas de compensation pour la prestation de services publics). Ce principe est établi dans les grandes lignes dans les règles relatives aux aides d'État prévues par le traité et est défini plus précisément dans les lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (communication 2008/C 184/07).

[1] JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

ii) La liste récapitulative des entreprises ferroviaires pouvant prétendre à une compensation au titre du règlement et la classification établie dans le règlement des types de compensations que peuvent recevoir les entreprises ferroviaires présupposent une intégration de la gestion de l'infrastructure dans les activités des entreprises ferroviaires, qui est incompatible avec le principe de la séparation des fonctions essentielles et avec le principe de séparation comptable.

iii) Le règlement (CEE) n° 1192/69 ne prévoit une possibilité de compensation que pour une liste restreinte de 36 entreprises ferroviaires. Il avait sans doute du sens lorsque les entreprises ferroviaires historiques devaient seulement affronter la concurrence d'autres modes de transport, et non celle d'autres compagnies de chemin de fer. Or dans un marché libéralisé où les entreprises ferroviaires sont en concurrence directe avec les monopoles traditionnels, il est inopportun de pratiquer une discrimination entre différentes entreprises. Si les conditions financières diffèrent pour les entreprises de chemin de fer (en conséquence dudit règlement), les nouveaux arrivants ne peuvent pas compter sur des conditions d'accès non discriminatoires. Par exemple, les nouveaux arrivants pourraient éprouver des difficultés à attirer du personnel des entreprises ferroviaires historiques puisque ces dernières pourraient être en mesure d'offrir des conditions plus favorables en matière de pension, grâce aux subventions reçues au titre du règlement.

Les compensations relevant de la catégorie IV du règlement (dépenses relatives aux installations de croisement) sont des dépenses associées aux fonctions d'un gestionnaire d'infrastructure qui, en vertu de l'article 8 de la directive 2012/34/UE, peut bénéficier d'un financement public. La catégorie IV du règlement est donc également superflue, même si les compensations en question peuvent être compatibles avec la législation en vigueur.

Par conséquent, la proposition visant à abroger le règlement supprimera les incohérences existant dans l'ordre juridique de l'UE et contribuera à la simplification en faisant disparaître un acte juridique devenu obsolète.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

2.1 Consultation

La Commission a demandé aux États membres de lui fournir des informations sur l'application du règlement en mai 2010 et en juin 2011. Les réponses ont fait apparaître qu'entre 2007 et 2010, la majorité des États membres n'ont reçu aucune demande de la part des entreprises ferroviaires et n'ont versé aucune compensation au titre du règlement. La majorité des États membres ont dit estimer que le règlement n'était plus nécessaire et certains d'entre eux ont explicitement déclaré qu'ils étaient en faveur de l'abroger ou qu'ils le jugeaient obsolète ou dépassé. Certains États membres étaient favorables au maintien des catégories pertinentes du règlement mais cette option doit être abandonnée car, en dehors des indemnisations relevant de la catégorie IV, les compensations pour toutes les autres catégories sont incompatibles avec le reste de la législation. D'autres États membres étaient neutres ou n'avaient pas d'avis sur l'utilité actuelle du règlement. Seuls trois États membres (Belgique, Allemagne et Irlande) ont déclaré avoir utilisé le règlement comme base juridique pour verser des compensations au cours de la période 2008-2010.

Compensations versées en 2010 au titre du règlement (CEE) n° 1192/69 (estimations ou montants réels) et déclarées par les États membres (en millions d'euros)

	Catégorie I Dommages	**Catégorie III**	**Catégorie IV Installations de**	**Total**

	résultant d'accidents du travail	Pensions	croisement	
Belgique	(0,322)	-	-	(0,322)
Allemagne	-	-	72,8	72,8
Irlande	-	24,1	4,2	28,3
Total	(0,322)	24,1	77,0	100,8

La Pologne a également informé la Commission qu'elle avait versé des compensations de l'ordre de 7,9 millions d'euros à PKP PLK (au titre de la catégorie IV) pour l'année 2012.

A l'heure actuelle, seules trois catégories de compensations sont employées par les États membres (catégories I, III et IV). Certaines catégories prévues par le règlement ne sont plus en vigueur (catégories V à VIII), et aucune des autres (catégorie II et catégories IX à XV) n'est en usage.

Sauf en cas de compensation pour la prestation de services publics, toute compensation versée par l'État à des entreprises ferroviaires est incompatible avec les principes de gestion des entreprises ferroviaires conformément aux principes applicables aux sociétés commerciales et avec la réglementation de l'Union sur les aides d'État, sur la séparation comptable et sur l'accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires. La catégorie IV du règlement est superflue puisque les compensations versées par l'État pour les fonctions des gestionnaires de l'infrastructure peuvent déjà s'effectuer dans le cadre de la directive 2012/34/UE. Une réduction du nombre de catégories dans le règlement pour ne garder que les catégories conformes à la législation en vigueur aurait le même effet que l'abrogation du règlement, c'est-à-dire éliminer les catégories incompatibles tout en laissant aux États membres la possibilité d'accorder au gestionnaire de l'infrastructure un financement correspondant à ses fonctions, couvrant notamment les dépenses relatives aux installations de croisement.

2.2 Incidences de l'abrogation

Les données fournies par les États membres permettent de conclure que l'incidence de l'abrogation du règlement serait infime.

Catégorie I

Entre 2008 et 2010, la Belgique a reçu des demandes de SNCB Holding au titre de la catégorie I (indemnités imposées aux entreprises de chemin de fer et prises en charge par l'État pour l'économie en général, notamment les indemnités pour la réparation de dommages résultant d'accidents du travail). En 2010, un solde de compensation négatif de 0,323 million d'euros a été calculé en vertu de ce règlement, que SNCB Holding doit rembourser à l'État belge.

L'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69 aurait une incidence négligeable en ce qui concerne les compensations relevant de la catégorie I. La SNCB devrait se joindre au régime privé d'assurance accidents qui existe et la Belgique a indiqué qu'elle envisageait cette option. Tous les coûts liés au changement de régimes seraient largement compensés par la suppression des charges administratives qu'entraînent les demandes reçues chaque année et les calculs de la compensation au titre du règlement.

Catégorie III

Entre 2008 et 2010, l'Irlande a versé des compensations à CIE au titre de la catégorie III (charges de retraites et pensions supportées par les entreprises de chemin de fer dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport). En 2010, le montant des compensations versées à CIE au titre de la catégorie III était de 24,1 millions d'euros.

L'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69 aurait une incidence minimale en ce qui concerne les compensations relevant de la catégorie III. Les compensations de pensions versées à CIE pour des coûts de main-d'œuvre liés à la gestion de l'infrastructure peuvent être justifiées par l'article 8 de la directive 2012/34/UE en tant que financement pour les fonctions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Les compensations de pensions versées à CIE pour des coûts de main-d'œuvre liés à des obligations de service public peuvent être justifiées en tant que compensations pour l'accomplissement d'obligations de service public au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 et sont exemptées de l'obligation de notification des aides d'État. (Actuellement, l'obligation de service public existe pour 100 % des opérations de transport ferroviaire de voyageurs). Les compensations de pensions versées à CIE pour des coûts de main-d'œuvre liés à des opérations ferroviaires qui ne relèvent pas d'obligations de service public (en d'autres termes, des services de fret) feraient l'objet d'une notification d'aide d'État. D'après les estimations, les activités de fret représentent environ 5,2 % des activités d'exploitation ferroviaire de CIE – ce qui correspond approximativement à 3,4 % de son personnel. Le montant des compensations de pensions versées à CIE qui sont liées à ces activités de fret ferroviaire est donc inférieur à un million d'euros. Ces compensations (ainsi que les compensations versées à CIE pour des opérations de transport ferroviaire ne relevant pas d'une obligation de service public, c'est-à-dire aucune compensation à l'heure actuelle) sont les seules à être soumises aux règles de notification en matière d'aides d'État.

Catégorie IV

L'Irlande, l'Allemagne et la Pologne ont versé des compensations au titre de la catégorie IV (dépenses relatives aux installations de croisement), dont les montants sont les suivants: en 2010 l'Irlande a versé 4,2 millions d'euros à CIE; pour 2010 l'Allemagne a versé un montant estimé à 72,8 millions d'euros environ à DB Netz AG et à Usedomer Bäderbahn GmbH (qui a reçu moins de 0,5 % de ce montant); pour 2012 la Pologne versera un montant de l'ordre de 7,9 millions d'euros à PKP PLK.

L'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69 aurait une incidence négligeable en ce qui concerne les compensations relevant de la catégorie IV. Les compensations versées à CIE, à DB Netz et à PKP PLK seraient couvertes par l'article 8 de la directive 2012/34/UE en tant que financement pour les fonctions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Le versement de ces compensations peut se poursuivre après abrogation du règlement tout en supprimant les formalités administratives liées à l'application de ce dernier, telles que le traitement des demandes annuelles de normalisation de la part des entreprises, l'évaluation de la charge ou de l'avantage financier, la fixation du montant de la compensation, la préparation adéquate des décisions prises en application des dispositions du règlement et la publication officielle de ces décisions. Les compensations versées à Usedomer Bäderbahn, qui sont minimes, seraient soumises aux règles de notification des aides d'État.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La proposition consiste à abroger le règlement (CEE) n° 1192/69.

2013/0013 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 91 et 109,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

vu l'avis du Comité des régions[3],

statuant conformément à une procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) n° 1192/69 autorise les États membres à verser une compensation à 36 entreprises ferroviaires, dont il cite la liste, pour les dépenses liées à des obligations que les entreprises des autres modes de transport ne sont pas tenues de prendre en charge. L'application correcte des règles de normalisation des comptes permet aux États membres d'être exemptés des obligations de notification des aides d'État.

(2) Une série de mesures législatives ont été adoptées au niveau européen, ouvrant à la concurrence le marché du fret ferroviaire ainsi que le marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et définissant certains principes fondamentaux dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). Ces principes comprennent notamment les éléments suivants: les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales, les entités responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure ferroviaire doivent être séparées des entités qui exploitent les services ferroviaires, il doit y avoir une séparation comptable, toute entreprise ferroviaire disposant d'une licence conforme aux critères UE devrait pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire dans des conditions équitables et non discriminatoires, et les gestionnaires de l'infrastructure peuvent bénéficier d'un financement public.

---

2 JO C du …, p. ...

3 JO C du …, p. ...

(3) Le règlement (CEE) n° 1192/69 ne cadre pas et est incompatible avec les mesures législatives actuellement en vigueur. Plus particulièrement, dans un marché libéralisé où les entreprises ferroviaires sont en concurrence directe avec les entreprises de chemin de fer énumérées dans le règlement, il est devenu inopportun de pratiquer une discrimination entre ces deux groupes d'entreprises.

(4) En conséquence, il y a lieu d'abroger le règlement (CEE) n° 1192/69 afin de supprimer les incohérences existant dans l'ordre juridique de l'UE, contribuant ainsi à la simplification en faisant disparaître un acte juridique devenu obsolète,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 1192/69 est abrogé.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 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	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*