

Bruxelles, le 23 février 2015  
(OR. en)

6262/15

---

Dossiers interinstitutionnels:  
2013/0029 (COD)  
2013/0028 (COD)

---

TRANS 47  
CODEC 196

## RAPPORT

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	5985/13 TRANS 36 CODEC 216 5960/13 TRANS 35 CODEC 209
Objet:	<b><i>Préparation de la session du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" du 13 mars 2015</i></b>  Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire  Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer  - Débat d'orientation

---

## I. INTRODUCTION

Le 30 janvier 2013, la Commission a présenté le quatrième paquet ferroviaire, qui comprend six propositions législatives visant à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen, contribuant ainsi à accroître la part modale du rail dans le transport intra-UE.

Plus précisément, le principal objectif de cet ensemble de mesures législatives consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques, renforçant ainsi les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité.

Cet ensemble de mesures législatives se compose de deux volets: un volet "technique" et un volet "marché". Dans le cadre du volet "marché", deux propositions de la Commission sont à l'examen au Conseil: la proposition de directive modifiant la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (ci-après le "projet de directive sur la gouvernance") et la proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (ci-après le "projet de règlement sur les obligations de service public").

## **II. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL**

Le 7 janvier, la présidence a présenté au groupe "Transports terrestres" (ci-après le "groupe") ses propositions de compromis concernant le projet de directive sur la gouvernance et le projet de règlement sur les obligations de service public. Les délégations ont alors été invitées à présenter des observations sur ces propositions de compromis pour la fin du mois de janvier au plus tard.

Les propositions de compromis de la présidence, ainsi que les observations formulées par les délégations, ont été examinées lors des réunions tenues par le groupe les 10 et 17 février 2015.

Compte tenu des observations formulées par les délégations lors de ces réunions, la présidence considère qu'il est nécessaire que les ministres donnent des orientations politiques pour certaines des questions en suspens dans ces deux dossiers, les autres questions restant à résoudre pouvant être traitées pour le moment au niveau du groupe. En conséquence, la présidence a préparé plusieurs questions en vue du débat d'orientation qui aura lieu lors de la session du Conseil TTE du 13 mars 2015.

## **III. CONCLUSION**

Le Comité des représentants permanents est invité à approuver les questions figurant en annexe et les ministres sont invités à faire porter principalement sur ces questions les interventions qu'ils feront lors de la session du Conseil TTE du 13 mars 2015.

## **I. Projet de directive sur la gouvernance**

### Indépendance des gestionnaires de l'infrastructure

L'un des objectifs du projet de directive sur la gouvernance est d'améliorer le cadre réglementaire pour la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. Dans sa proposition, la Commission a suggéré de mettre en place des gestionnaires de l'infrastructure dans le plein sens du terme, qui exerceraient un ensemble complet de fonctions et seraient soumis à des exigences strictes en matière d'indépendance.

Plusieurs États membres ont fait valoir que les fonctions des gestionnaires de l'infrastructure ne devraient pas toutes être soumises à des garanties/exigences identiques en matière d'indépendance.

Le texte à l'examen propose une approche plus souple de ces exigences, en établissant une distinction entre les fonctions essentielles d'un gestionnaire de l'infrastructure et les autres fonctions. Il définit un ensemble commun d'exigences en matière d'indépendance, qui s'appliquent aux gestionnaires de l'infrastructure pour l'exercice de l'ensemble de leurs fonctions, et des exigences supplémentaires, auxquelles ces gestionnaires doivent satisfaire lors de l'exercice des fonctions essentielles.

**À votre avis, l'approche présentée par la présidence, qui consiste à établir un ensemble d'exigences générales en matière d'indépendance s'appliquant à toutes les fonctions d'un gestionnaire de l'infrastructure et des exigences supplémentaires en la matière garantissant l'impartialité la plus grande dans l'exercice des fonctions essentielles, est-elle adéquate pour définir des règles efficaces et applicables permettant de garantir l'indépendance et l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure ? Existe-t-il des domaines où il est nécessaire d'approfondir la distinction entre les exigences en matière d'indépendance selon qu'elles s'appliquent aux fonctions essentielles ou à d'autres fonctions ?**

## Rôle des organismes de contrôle

Le texte actuel du projet de directive sur la gouvernance fixe les critères qui doivent être remplis afin que l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure soit garantie. Plus particulièrement, la proposition prévoit que les organismes de contrôle exercent un contrôle sur la nomination, le renouvellement et le départ à la retraite des membres du conseil d'administration, du conseil de surveillance ou des instances dirigeantes du gestionnaire de l'infrastructure. Plusieurs États membres ont fait part de leurs vives préoccupations quant à un possible excès de réglementation du fait que la proposition prévoit une intervention préalable de l'organisme de contrôle concernant les décisions de nomination, de renouvellement ou de départ à la retraite.

**Le projet de directive sur la gouvernance prévoit que l'organisme de contrôle exerce un contrôle ex ante dans plusieurs cas. Existe-t-il d'autres possibilités qui assureraient le même niveau de garantie ?**

## **II. Projet de règlement sur les obligations de service public**

### Accès au matériel roulant

Lorsque le marché n'assure pas l'accès au matériel ferroviaire roulant dans des conditions économiques non discriminatoires satisfaisantes, cet accès pourrait être facilité par les autorités compétentes au moyen de mesures adéquates et efficaces, car les opérateurs de service public en ont besoin afin d'augmenter les chances d'une concurrence effective pour les contrats de service public. Cependant, les États membres considèrent, dans leur majorité, que des mesures de cette nature pourraient constituer un risque financier pour eux.

**Un accès non discriminatoire au matériel roulant ferroviaire est indispensable pour garantir une ouverture effective des marchés des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Que devraient faire les États membres ou leurs autorités compétentes pour garantir un accès effectif et non discriminatoire au matériel roulant tout en limitant les incidences sur les budgets nationaux ?**