Exposé des motifs du Conseil: Position (UE) nº 20/2016 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE 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

(2016/C 431/02)

I. INTRODUCTION

1. Le 30 janvier 2013, la Commission a transmis au Conseil une 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 ([1]), 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.

2. Cette proposition fait partie du «quatrième paquet ferroviaire», qui contient cinq autres propositions législatives. Aux fins des négociations, les propositions ont été scindées en deux groupes, un volet «technique» et un volet «marché». La proposition à l'examen fait partie du volet «marché».

3. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition le 10 juillet 2013. le Comité des régions a adopté le sien le 8 octobre 2013.

4. Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 26 février 2014.

5. Le 8 octobre 2015, le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» est parvenu à un accord (l'«orientation générale») ([2]) sur la proposition qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance du secteur.

6. Le 19 avril 2016, un accord est intervenu avec le Parlement européen sur un texte de compromis.

7. Le 20 septembre 2016, le Conseil a adopté un accord politique ([3]) sur le texte de compromis.

8. Compte tenu des accords susmentionnés et à la suite de la mise au point effectuée par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture le 17 octobre 2016, conformément à la procédure législative ordinaire visée à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

II. OBJECTIF

9. La proposition a pour objectifs principaux d'améliorer la qualité et l'efficacité des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et d'éliminer les derniers obstacles juridiques à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen.

III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

A) *En général*

10. Le Conseil considère qu'il convient d'aller plus loin dans l'ouverture des marchés nationaux du transport de voyageurs par chemin de fer. Cependant, là où l'équilibre des contrats signés concernant des obligations de service public est menacé, les États membres devraient pouvoir limiter l'accès. Les États membres qui partagent des frontières avec des pays tiers devraient en outre pouvoir fixer des conditions supplémentaires garantissant un accès équitable au marché. Enfin, les conditions relatives au gestionnaire de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne son indépendance, son impartialité et sa transparence financière, devraient être proportionnelles à la situation du marché et à l'infrastructure utilisée.

B) *Autres questions de fond*

11. Afin d'éviter d'éventuelles divergences d'interprétation et des contrôles administratifs excessifs de la part des organismes régulateurs, le Conseil considère que, lors de l'évaluation de l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure, l'accent devrait être mis sur les fonctions dites essentielles. En outre, divers modèles d'organisation devraient être permis pour autant que certaines conditions soient remplies.

([1]) JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.
([2]) Voir document 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.
([3]) Voir document 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. L'externalisation de certaines fonctions du gestionnaire de l'infrastructure devrait être autorisée, mais celui-ci devrait conserver, en fin de compte, le contrôle et la responsabilité de l'exploitation, de la maintenance et de renouvellement de son réseau.

13. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient se coordonner et coopérer tout en permettant aux exploitants d'accéder aux informations pertinentes. L'échange d'informations, le contrôle de la performance et l'analyse d'autres questions pertinentes relatives à l'infrastructure ferroviaire devraient également être prévus entre les États membres.

14. Le Conseil est favorable à la mise en place de connexions à grande vitesse en tant qu'option efficace et écologique pour les liaisons de moyenne distance. Des dispositions particulières ont donc été élaborées pour permettent l'accès des services de transport de voyageurs à grande vitesse à l'infrastructure ferroviaire de l'Union.

15. Enfin, les systèmes informatiques et les pratiques relatives à l'établissement des billets jusqu'au lieu de destination devraient être renforcées pour favoriser d'un transport de voyageurs multimodal et transfrontières plus efficace.

IV. **CONCLUSION**

16. La position du Conseil en première lecture reflète le compromis auquel sont parvenus le Conseil et le Parlement européen, avec le soutien de la Commission.

17. Ce compromis a été confirmé dans une lettre adressée le 13 juillet 2016 par le président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen au président du Comité des représentants permanents (1re partie).

18. La position du Conseil tient pleinement compte de la proposition de la Commission et des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil estime dès lors que sa position en première lecture atteint l'ensemble des objectifs de la proposition sans imposer de trop coûteuses modifications aux modalités d'exploitation en vigueur.