

MAROŠ ŠEFČOVIČ

VICE-PRESIDENT OF THE EUROPEAN COMMISSION

Bruxelles, 13 AVR. 2011
C/2011/2634 final

Monsieur le Président,

La Commission souhaite remercier la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg pour son avis motivé relatif à la proposition de Directive établissant un Espace ferroviaire européen (document COM(2010)475 final). Elle note que la Chambre a émis des réserves quant à la compatibilité de certaines dispositions de la proposition de directive avec le principe de subsidiarité.

S'agissant de l'Article 5 relatif à la gestion des entreprises ferroviaires selon les principes commerciaux, la Commission apprécie le fait que la Chambre des Députés partage l'avis que l'Etat en tant qu'actionnaire ne devrait pas avoir plus de droit de contrôle en matière de gestion que ceux que le droit national des sociétés confère aux actionnaires de droit privé. C'est bien là l'objet de l'amendement proposé par la Commission. En précisant que les lignes directrices de politique générale adoptées par les Etats membres doivent être uniquement de nature générale et ne pas interférer avec les décisions commerciales de la direction, la proposition de la Commission ne modifie aucunement les pouvoirs du conseil d'administration des entreprises ferroviaires. Cette disposition vient clarifier les implications du principe d'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires tel qu'il résulte du droit de l'Union européenne en vigueur, et en particulier l'Article 5 de la Directive 91/440/CE.

L'Article 8 relatif au financement du gestionnaire d'infrastructure prévoit la publication d'une stratégie multi-annuelle de développement de l'infrastructure par les Etats-membres. Cette obligation de publication d'une telle stratégie vise à améliorer la transparence des conditions de marché pour l'ensemble des entreprises ferroviaires et est sans préjudice des procédures budgétaires nationales. S'agissant du rôle attribué à l'organisme de contrôle, il vise à assurer la cohérence entre le plan d'entreprise du gestionnaire d'infrastructure, ses sources de financement et les besoins exprimés par les entreprises ferroviaires. La Commission considère que ceci relève des attributions normales d'un régulateur chargé notamment de la supervision de la tarification de l'accès à l'infrastructure.

Concernant l'Article 13 relatif aux conditions d'accès aux services ferroviaires connexes et en particulier les obligations d'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle imposées aux entreprises ferroviaires occupant une position dominante, la Commission considère cette exigence essentielle pour assurer un accès non discriminatoire à ces services pour tous les opérateurs ferroviaires européens et donc pour le bon fonctionnement du

*Monsieur Laurent MOSAR
Président de la Chambre des Députés
du Grand Duché de Luxembourg
23, rue du Marché-aux-Herbes
1728 LUXEMBOURG*

marché intérieur. La Commission est d'avis que l'émergence de pratiques discriminatoires en absence de telles dispositions ne dépend pas de la taille des Etats-membres. En outre, elles n'apparaissent pas en contradiction avec les dispositions du règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 applicable aux CFL en leur qualité de gestionnaire d'infrastructure cité dans l'avis motivé. La Commission souligne que, contrairement à ce que l'avis motivé laisse entendre, des exigences d'indépendance plus strictes encore sont d'ores et déjà d'application dans le domaine du transport aérien aux prestataires d'assistance en escale (voire Article 6, paragraphe 3 de la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté).

S'agissant de l'Article 14 relatif aux principes généraux des accords transfrontaliers, la Commission souligne que les accords en question visent essentiellement à réguler l'accès aux marchés ferroviaires nationaux des parties contractantes et la coopération entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires dans ce cadre. Or il s'agit là de questions régies par l'acquis communautaire et relevant dès lors de la compétence de l'Union européenne. La Commission considère qu'elle est la mieux placée pour évaluer la conformité de tels accords avec les dispositions de la Directive conformément à l'article 17 du Traité sur l'Union européenne.

S'agissant de l'Article 15 relatif à la surveillance du marché ferroviaire, la Commission propose de préciser quelles sont les conditions cadres du secteur ferroviaire dont l'évolution doit, selon l'Article 10 ter de la Directive 91/440/CEE faire l'objet d'un suivi de la part de la Commission. Une telle obligation de suivi d'aspects aussi essentiels du marché ferroviaire que l'investissement, l'évolution des prix ou la qualité des services n'implique pas que la Commission interfère avec les décisions des Etats membres en la matière. La Commission partage l'avis de la Chambre qu'il appartient aux autorités compétentes des Etats membres d'agir pour garantir éventuellement la fourniture de service de transport à des conditions autres que celles résultant du simple jeu du marché, en conformité avec le règlement CE 1370/2007.

L'Article 30 relatif aux coûts de l'infrastructure de la proposition de directive prévoit que l'organisme de contrôle vérifie que les revenus envisagés à moyen et long termes dans le cadre de l'accord contractuel entre les autorités compétentes et le gestionnaire de l'infrastructure sont en adéquation avec les objectifs de performance convenus et qu'il formule des recommandations à cet égard. La Commission considère que ces dispositions ne s'appliquent que dans le cadre de la finalisation de l'accord contractuel et sont sans préjudice des procédures de programmation budgétaires des Etats membres. Elle souligne que les autorités compétentes ne sont pas tenues de suivre les recommandations formulées par l'organisme de contrôle. La Commission note en outre que la Chambre propose de prévoir des mesures transitoires pour les contrats existants. Elle évaluera l'opportunité de telles mesures dans le cadre des négociations en cours avec le Parlement européen et le Conseil.

S'agissant de l'introduction d'un système de modulation des redevances d'accès à l'infrastructure en fonction des caractéristiques d'émissions sonores du matériel roulant prévu à l'Article 31, paragraphe 5, la Commission souligne que sa proposition vise à permettre l'instauration d'un système de bonus qui ne saurait pénaliser la compétitivité des entreprises ferroviaires par rapport au transport routier. Selon les études d'impact réalisées par la Commission en étroite collaboration avec les Etats membres et l'industrie, l'efficacité d'une telle mesure incitative dépend directement de son champ d'application. Un système purement optionnel tel que suggéré par la Chambre n'est donc pas recommandé.

S'agissant enfin des critères d'indépendance applicables à l'organisme de contrôle introduits par l'Article 55, la Commission souligne que sa proposition ne vise qu'à clarifier les règles existantes (Directive 2001/14/CE) et assurer le bon fonctionnement du marché intérieur. Ces règles sont sensiblement les mêmes que celles applicables à d'autres industries de réseaux, et en particulier au domaine de l'énergie. Elles prévoient effectivement que l'organisme de contrôle continue de bénéficier du statut d'autorité publique. Dans ces conditions et sur la base de l'avis motivé, la Commission n'est pas en mesure d'identifier une quelconque impossibilité de transposition de ces dispositions en droit luxembourgeois.

En remerciant la Chambre des Députés du Grand-Duché du Luxembourg de partager la justification générale de l'action de l'Union qui vise à favoriser le développement du marché ferroviaire, la Commission espère que les réponses données ci-dessus pourront mener à la conclusion que les dispositions visées par l'avis motivé de la Chambre des Députés sont compatibles avec le principe de subsidiarité.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma plus haute considération.

