

Transport ferroviaire: réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

2008/0247(COD) - 24/02/2010 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que, la position du Conseil en première lecture adoptée à l'unanimité, en dépit d'une approche trop politique et pas assez orientée vers les besoins réels du marché et d'un manque d'ambition en termes de garanties supplémentaires données par l'infrastructure aux trains de fret peut contribuer aux objectifs généraux de sa proposition.

La Commission note que certains éléments, relatifs à la sélection des corridors, à la coopération entre gestionnaires d'infrastructure et à la priorité accordée au transport de marchandises, ont été affaiblis.

Par ailleurs, d'autres éléments tels que les dispositions relatives aux candidats autorisés et à l'obligation d'utiliser les guichets uniques pour les demandes de sillons internationaux ont été supprimés.

La Commission exprime également ses réserves sur le cadre introduit par le Conseil en ce qui concerne le recours aux actes délégués par la Commission.

La Commission peut donc soutenir la position du Conseil en première lecture.

Les amendements du Parlement **repris en totalité ou en partie** dans la position du Conseil en première lecture, concernent les points suivants :

- **Gouvernance des corridors** : l'organisation de la gouvernance des corridors repose sur deux organes : le comité de gestion, composé de représentants des gestionnaires d'infrastructure, et le comité exécutif, composé de représentants des États Membres. La proposition initiale de la Commission ne prévoyait qu'un seul organe composé de représentants des gestionnaires d'infrastructure. La Commission estime qu'une supervision renforcée par les États Membres est possible dans la mesure où elle ne met pas en cause l'indépendance de gestion des gestionnaires d'infrastructure.
- **Règles relatives à la gestion du trafic** : le Parlement européen, comme le Conseil ont assoupli les règles de gestion du trafic en cas de perturbation. La Commission peut accepter que la règle «un train de fret à l'heure reste à l'heure» soit applicable «dans la mesure du possible» et non systématiquement. Elle ne peut en revanche pas accepter que cette règle ne soit pas en vigueur aux heures de pointe, c'est-à-dire aux périodes de la journée où elle peut être activée. Elle considère par ailleurs que l'objectif de retour le plus rapide possible à la situation prévue figure déjà dans la législation existante. Son insertion dans ce texte est donc inutile.

Les amendements du Parlement européen approuvés par la Commission et **non repris** dans la position du Conseil en première lecture, sont les suivants :

- **Allocation des capacités** : les amendements relatifs à ce sujet ne modifient pas la substance de la proposition initiale de la Commission. En revanche, la position du Conseil en première lecture contient des références au transport de passagers qui brouillent le message et n'apparaissent pas appropriées pour une législation visant à donner davantage de garanties aux trains de fret.
- **Sélection des corridors** : la position du Conseil en première lecture diffère de la position du Parlement européen en ce qu'elle introduit une liste de corridors en annexe arrêtée en codécision.