# Espace ferroviaire unique européen. Refonte

2010/0253(COD) - 27/03/2017 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur les actes délégués prévus à l’article 60, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

Le pouvoir d’adopter des actes délégués est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 15 décembre 2012 (période pouvant tacitement être prorogée pour des périodes d’une durée identique).

Avec le présent rapport, la Commission s’acquitte de l’obligation d'élaborer un rapport relatif à l’exercice de la délégation au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans.

**Exercice de la délégation**: la directive habilite la Commission à adopter des actes délégués, sous réserve de certaines conditions, en application de certains autres articles de la directive, à savoir:

**1) L'article 20, paragraphe 5 (informations que doivent fournir les entreprises qui demandent une licence)**: chaque entreprise qui demande une licence pour exploiter des services de transport ferroviaire doit fournir au moins les informations indiquées à l'annexe III de la directive. Celles-ci incluent les ressources financières disponibles, le capital d'exploitation, les coûts pertinents et les impôts et cotisations sociales.

Une disposition habilite la Commission à adopter des actes délégués modifiant l'annexe III sur la base de l’ expérience acquise par les autorités responsables des licences ou de l’évolution du marché du transport ferroviaire.

Tout en suivant de près cette évolution, la Commission n’a pas constaté de besoin urgent de réviser les exigences d’information visées à l’annexe III. C’est pourquoi **aucun acte délégué dans ce domaine n’a encore été adopté**.

La Commission estime toutefois que **l’habilitation devrait rester en vigueur** car plusieurs domaines pourraient nécessiter une révision de l’annexe III dans le futur. En fonction de l’expérience des autorités responsables des licences et du comportement des investisseurs étrangers, il pourrait par exemple être nécessaire d’exiger que les informations fournies précisent si les fonds, les capitaux et les actifs sont situés dans ou en dehors de l’UE.

**2) L'article 35, paragraphe 3 (système d'amélioration des performances - catégories de retard)**: les systèmes de tarification de l'infrastructure doivent encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances par l'établissement d'un système d'amélioration des performances.

Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe VI de la directive s'appliquent à l'ensemble du réseau (par exemple, la liste des catégories de retards, les règles de procédure de base pour le calcul des paiements dus, et l'obligation de fournir un système de règlement des litiges).

Le point 2 c) de l’annexe VI énumère les catégories et sous-catégories dans lesquelles tous les retards doivent être classés. La liste peut être modifiée en fonction de l'évolution du marché ferroviaire et à la lumière de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Étant donné le retard dans la transposition et le fait que la directive ne devait être transposée que pour le mois de juin 2015, **l'expérience acquise ne justifie pas de réviser l'annexe VI**. C'est pourquoi aucun acte délégué dans ce domaine n'a encore été adopté.

Dans ce contexte, il est précisé que les catégories de retards établies à l'annexe VI sont fondées sur un document de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) reflétant les meilleures pratiques internationales du secteur. Le fait que ce document adopté pour la première fois en 1990 ait été modifié à quatre reprises depuis lors montre que l'approche du secteur évolue dans ce domaine et que la législation applicable devrait être révisée, si nécessaire. **La Commission pourrait donc être amenée à utiliser son pouvoir de délégation** dans les années à venir.

**3) L'article 43, paragraphe 2 (processus de répartition des capacités)**: la directive prévoit que les gestionnaires de l'infrastructure respectent, pour la répartition des capacités, le calendrier figurant à l'annexe VII de la directive. Après consultation de tous les gestionnaires de l'infrastructure, la Commission peut modifier l'annexe VII pour tenir compte de considérations opérationnelles du processus de répartition.

Les discussions sur le projet d'acte délégué concernant la répartition des capacités ont montré qu'il pourrait être **nécessaire de compléter les dispositions de l'annexe VII** pour tenir compte de la nécessité pour certaines entreprises ferroviaires de réserver des capacités plus d'une fois par an, et pour prévoir la communication d'informations, l'organisation de consultations et la mise en place d'actions de coordination dans des délais plus satisfaisants en matière de restrictions de capacité temporaires.

Un projet d'acte délégué fondé sur les contributions provenant des échanges avec les parties prenantes a été présenté lors de la réunion plénière du groupe d'experts sur l'accès au marché ferroviaire (GERM) en décembre 2016. **L'acte délégué devrait être adopté pour le milieu de l'année 2017**.

**4) L'article 56, paragraphe 13 (informations comptables à fournir à l'organisme de contrôle)**: l'annexe VIII dresse la liste des informations comptables à soumettre à l'organisme de contrôle sur demande, plus précisément les questions de la séparation des comptes, du suivi des redevances d'accès aux voies, et de l'indication des performances financières. La Commission peut modifier l'annexe VIII par voie d'actes délégués en vue de l'adapter à l'évolution des pratiques comptables et de contrôle.

Étant donné le retard pris par certains États membres dans la transposition de la directive et le fait que certains organismes de contrôle n'ont reçu explicitement que récemment le pouvoir de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable, l'expérience acquise à ce jour ne justifie pas une révision de l'annexe VIII.

Toutefois, la pratique des organismes de contrôle dans l'application de l'annexe VIII montrera si le niveau de détail requis peut être réduit ou si l'annexe doit être détaillée au moyen d'un acte délégué.

**Conclusion**: les discussions sur le projet d'acte délégué concernant la répartition des capacités ont bien progressé. Une fois la directive 2012/34/UE complètement transposée, l'expérience acquise par les parties prenantes pourrait amener la Commission à envisager la modification des autres annexes de la directive dans les années à venir.