

Transport ferroviaire: capacités et tarification de l'infrastructure, certification en matière de sécurité. Paquet ferroviaire

1998/0267(COD) - 26/02/2001 - Acte final

OBJECTIF : redynamiser le secteur ferroviaire européen en créant des conditions propices au développement d'un système ferroviaire dynamique, compétitif et axé sur les besoins des clients.

MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

CONTENU : la présente directive s'inscrit dans le "paquet ferroviaire" définissant un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), qui permettra aux entreprises ferroviaires de l'Union européenne d'avoir accès à ce réseau pour exploiter des services de fret internationaux au sein de la Communauté, aux conditions établies dans les directives. La directive visant à remplacer la directive 95/19/CE prévoit, en ce qui concerne la répartition des capacités : - une définition plus précise des droits des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, - une procédure pour résoudre les conflits entre les demandes de capacités et surmonter les problèmes liés à la pénurie de capacités, - que l'organisme chargé de la répartition des capacités ne pourra être lui-même fournisseur de services de transport, - un droit de recours. En ce qui concerne la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, la directive prévoit que la tarification se fera sur la base des coûts marginaux (à savoir les coûts directement liés à l'exploitation des chemins de fer). De plus, il sera possible d'augmenter ou de moduler les redevances pour atteindre d'autres objectifs, tels qu'une meilleure couverture des coûts, l'incorporation des coûts externes, et pour résoudre les problèmes liés à la rareté des capacités. La directive instaure également un système d'amélioration des performances assorti de mesures d'incitation et de sanctions pour obtenir une meilleure efficacité et la publication préalable des systèmes de tarification et des informations sur le mode de calcul des redevances, en vue de garantir un traitement équitable. Le texte prévoit que la directive s'appliquera à l'infrastructure ferroviaire utilisée pour les services ferroviaires nationaux et internationaux. Il considère les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires comme des "candidats" (aux fins de la répartition de sillons). Il permet par ailleurs aux États membres de considérer comme candidats sur leurs territoires respectifs d'autres entités ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités d'infrastructure (par exemple pouvoirs publics, chargeurs, transitaires et opérateurs de transports combinés). Pour ce qui est des dérogations à la règle générale de tarification fondée sur les coûts marginaux, la directive permet aux gestionnaires de l'infrastructure de percevoir des majorations (en sus de la tarification au coût marginal), si le marché s'y prête, sur la base des principes d'efficacité, de transparence et de non-discrimination, tout en garantissant une compétitivité optimale, en particulier pour les services de fret internationaux. Le système de tarification doit respecter les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Seules les options suivantes peuvent être utilisées pour percevoir des majorations : des majorations pour des segments déterminés du marché, des contrats négociés individuellement ou encore un système de tarification comportant des éléments fixes et des éléments variables. Toutefois, dans des segments particuliers du marché, par exemple ceux où la demande d'accès est élevée, les redevances ne doivent pas aboutir à l'exclusion d'entreprises qui ne peuvent payer que les coûts directement imputables à l'exploitation des chemins de fer, en sus d'un taux de rendement que le marché peut supporter.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/03/2001. **ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION :** 15/03/2003.