

Informations de base	
1998/0266(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire Modification Directive 95/18/EC 1993/0488(SYN) Voir aussi 1998/0267(COD) Abrogation 2010/0253(COD) Voir aussi 1998/0265(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP) Subject 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.10 Entreprises et personnel de transport	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	DELE Délégation PE au comité de conciliation	SWOBODA Hannes (PSE)	25/08/2000
	Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	SWOBODA Hannes (PSE)	19/04/2000
	TRAN Transports et tourisme	SWOBODA Hannes (PSE)	27/10/1998
	Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	WIBE Sören (PSE)	10/11/1998
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2234	1999-12-09
	Transports, télécommunications et énergie	2252	2000-03-28
	Transports, télécommunications et énergie	2324	2000-12-20
	Transports, télécommunications et énergie	2204	1999-10-06
	Transports, télécommunications et énergie	2169	1999-03-29
	Transports, télécommunications et énergie	2142	1998-11-30

	Transports, télécommunications et énergie	2191	1999-06-17
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
29/09/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0480 	Résumé
23/10/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
30/11/1998	Débat au Conseil		
17/02/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
17/02/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0059/1999	
09/03/1999	Débat en plénière		
29/03/1999	Débat au Conseil		
17/06/1999	Débat au Conseil		
28/07/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
28/07/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	A5-0005/1999	
16/09/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0015/1999	Résumé
06/10/1999	Débat au Conseil		
25/11/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0616 	Résumé
28/03/2000	Publication de la position du Conseil	05387/1/2000	Résumé
13/04/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/06/2000	Vote en commission, 2ème lecture		
21/06/2000	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0171/2000	
04/07/2000	Débat en plénière		
05/07/2000	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0296/2000	Résumé
25/08/2000	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
11/10/2000	Réunion formelle du Comité de conciliation		
22/11/2000	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
08/12/2000	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3661/2000	
20/12/2000	Décision du Conseil, 3ème lecture		
18/01/2001	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0014/2001	
31/01/2001	Débat en plénière		
01/02/2001	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0047/2001	Résumé

26/02/2001	Signature de l'acte final		
26/02/2001	Fin de la procédure au Parlement		
15/03/2001	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1998/0266(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 95/18/EC 1993/0488(SYN) Voir aussi 1998/0267(COD) Abrogation 2010/0253(COD) Voir aussi 1998/0265(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0059/1999 OJ C 153 01.06.1999, p. 0003	17/02/1999	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0166/1999 OJ C 175 21.06.1999, p. 0098-0120	10/03/1999	Résumé
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique		A5-0005/1999 OJ C 054 25.02.2000, p. 0010	28/07/1999	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture		T5-0015/1999 OJ C 054 25.02.2000, p. 0056-0079	16/09/1999	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0171/2000 OJ C 121 24.04.2001, p. 0010	21/06/2000	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0296/2000 OJ C 121 24.04.2001, p. 0034-0112	05/07/2000	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0014/2001	18/01/2001	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0047/2001 OJ C 267 21.09.2001, p. 0019-0047	01/02/2001	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document	Référence		Date	Résumé
	05387/1/2000			

Position du Conseil	OJ C 178 27.06.2000, p. 0023	28/03/2000	Résumé
---------------------	--	------------	--------

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1998)0480 	29/09/1998	Résumé
Commission: resaisine	SEC(1999)0581 	28/04/1999	
Proposition législative modifiée	COM(1999)0616 	25/11/1999	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2000)0636 	07/04/2000	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2000)0571 	15/09/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2006)0189 	03/05/2006	Résumé
Document de suivi	COM(2008)0054 	06/02/2008	Résumé
Document de suivi	SEC(2008)0131 	06/02/2008	
Document de suivi	SEC(2008)0132 	06/02/2008	
Document de suivi	SEC(2008)0133 	06/02/2008	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0556/1999 OJ C 209 22.07.1999, p. 0022	26/05/1999	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0058/1999 OJ C 057 29.02.2000, p. 0040	18/11/1999	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3661/2000	08/12/2000	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 15/09/2000 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission peut accepter l'amendement unique à la position commune adopté par le Parlement européen lors de sa plénière du 5 juillet 2000. Cet amendement est compatible avec la finalité globale de l'article 12, qui est de rappeler qu'il existe un certain nombre de règles (nationales) à respecter et où, aux termes de l'amendement proposé, il est possible à tout moment d'informer la Commission et ses services d'une éventuelle situation particulière dans un État membre. Il appartiendra alors à la Commission de déterminer si cette information doit donner lieu à une procédure d'infraction ou à une autre mesure.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 16/09/1999 - Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture

Le Parlement européen confirme en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision le texte voté le 10.03.1999 sur la présente proposition de directive.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 10/03/1999 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant les rapports de M. Pavlos SARLIS (PPE, Gr) par 415 voix pour, 86 contre et 23 abstentions, et de M. Hannes SWOBODA (PSE, A), le Parlement européen a donné son feu vert à la libéralisation progressive des chemins de fer en Europe et a souligné la nécessité de revitaliser les chemins de fer. Une large majorité du Parlement européen a déploré le fait que la Commission européenne n'ait pas présenté de propositions visant à étendre graduellement la libéralisation du transport ferroviaire comme l'avait recommandé le Parlement européen dans une résolution du 13 janvier 1998. En ce qui concerne le rapport de M. Hannes SWOBODA, le Parlement européen approuve l'objectif de la proposition visant à modifier la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires. Il estime toutefois qu'une entreprise doit être suffisamment assurée pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 06/02/2008

La présente communication définit les mesures que les États membres et les gestionnaires d'infrastructure doivent prendre pour concilier équilibre financier et un niveau approprié des services d'infrastructure ferroviaire. Elle porte en particulier sur les contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

La législation de l'UE exige de définir des mesures incitatives afin de réduire le coût de la mise à disposition de l'infrastructure et des redevances d'utilisation qui en découlent. Si la Communauté a posé des exigences précises concernant la gestion de la sécurité et la notification des données relatives aux accidents, il n'existe encore aucune obligation de ce type, au niveau communautaire, concernant le contrôle du service d'infrastructure. Les États membres peuvent choisir de remplir cette obligation au moyen de mesures réglementaires et/ou d'accords contractuels appelés contrats pluriannuels. Ces accords constituent une modalité de financement à long terme de la maintenance de l'infrastructure. Ils sont conclus pour au moins trois ans, c'est-à-dire une période plus longue que l'exercice annuel habituel. Les termes du contrat et le calendrier des paiements doivent être arrêtés au préalable pour toute la durée du contrat.

La situation concernant le recours aux contrats pluriannuels varie considérablement d'un État membre à l'autre. Environ la moitié d'entre eux ne les utilisent pas ni n'envisagent de le faire. Certains États membres ne prévoient aucun financement pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire dans un premier temps, d'autres sont en train de négocier des contrats pour la première fois, et d'autres encore sont disposés à les prolonger pour une nouvelle période pluriannuelle.

La maintenance de l'infrastructure ne bénéficie pas toujours de l'attention et des moyens financiers que les entreprises ferroviaires sont en droit d'attendre pour pouvoir concurrencer les autres modes de transport. Près d'un tiers des gestionnaires d'infrastructure déclarent que les fonds dont ils disposent ne sont pas suffisants pour entretenir leur réseau. Il y a d'énormes différences, entre les États membres, en ce qui concerne les dépenses de maintenance par kilomètre de voie qui peuvent varier de 1 à 30. Un tel écart amène à penser que certains réseaux prennent peut-être un retard de maintenance que le gestionnaire d'infrastructure est incapable d'assumer financièrement. Il indique peut-être que, dans certains cas, la maintenance n'est pas viable tandis que, dans d'autres cas, les gestionnaires d'infrastructure n'ont pas exploité les possibilités de réduction des coûts de la même façon dans toute l'Europe.

Dans certains pays européens, les gestionnaires d'infrastructure ont acquis une expérience précieuse en matière de contrats pluriannuels. La Commission estime qu'il serait utile de suivre cette approche plus systématiquement sur la base des meilleures pratiques existantes. En vue de promouvoir les meilleures pratiques dans l'utilisation de tels contrats, la nécessité d'engager de nouvelles actions est envisagée à trois niveaux: États membres, gestionnaires d'infrastructure et organismes de réglementation :

- les meilleures pratiques exigent que les États membres concluent des contrats pluriannuels avec leurs gestionnaires d'infrastructure. Toutefois, faute de contrats de ce type, les États membres doivent disposer que le gestionnaire de l'infrastructure engage des ressources, en interne ou en sous-traitance, sur des périodes d'au moins trois ans ;
- les États membres et leurs gestionnaires d'infrastructure doivent faire en sorte que les contrats pluriannuels soient conformes au plan stratégique national en matière de transports et aux plans d'entreprise des gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les concessions d'infrastructure et pour tout contrat-cadre entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure ;
- l'État doit consulter les parties concernées sur toute proposition de contrats pluriannuels avant de passer un nouveau contrat ou de renégocier des dispositions existantes. Il négocie ensuite l'étendue et la qualité du réseau ;
- les États membres doivent intensifier leurs efforts et réduire les coûts et les redevances pour la mise à disposition et l'utilisation de l'infrastructure. Ils doivent convenir d'objectifs quantifiés de réduction des coûts sur des périodes d'au moins trois ans, et en contrôler la réalisation ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent apprécier l'état des voies au moins une fois par an sur toutes leurs lignes, et plus fréquemment sur leurs lignes principales ;
- en fonction de ces mesures, les gestionnaires d'infrastructure doivent définir et publier des indicateurs permettant d'évaluer et de prévoir la qualité et les performances de l'infrastructure sur une base annuelle et sur la durée du contrat pluriannuel ;
- l'intervention discrétionnaire de l'État dans la gestion de l'infrastructure doit être limitée aux cas prévus par le contrat, tandis que le gestionnaire de l'infrastructure poursuit les objectifs convenus avec une grande latitude en termes d'indépendance de gestion. Sinon, l'accord ou le contrat doit être renégocié ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent consigner dans le document de référence du réseau les cas où les lignes ne sont pas correctement entretenues et où la qualité de l'infrastructure est jugée en baisse, faute de quoi l'infrastructure sera mise hors service. Ces informations doivent être fournies suffisamment tôt pour pouvoir produire un effet d'alerte rapide vis-à-vis des utilisateurs ;
- un organisme indépendant doit avoir pour tâche de contrôler la conformité au contrat pluriannuel et d'arbitrer entre les parties au contrat pluriannuel en cas de litige. Cela suppose de disposer du personnel et des compétences appropriés pour effectuer ce type d'évaluation.

Enfin, les contrats pluriannuels peuvent constituer une première étape vers une meilleure utilisation des appels d'offres en matière de services d'infrastructure. Il sera difficile de soumettre en une fois l'intégralité d'un réseau national à appel d'offres. Afin de limiter les éventuels inconvénients, il convient de prendre des mesures de sauvegarde afin que les règles en matière d'accès soient simples et non discriminatoires et que celles relatives à la concurrence soient respectées.

À ce stade, la Commission étudiera la possibilité d'intégrer plusieurs des recommandations ci-dessus dans sa proposition de refonte du premier paquet ferroviaire, qui est prévue en 2008.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(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 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires. 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. L'objet de cette directive modifiant la directive 95/18/CE est d'étendre les dispositions de cette directive, qui a introduit un système de licences uniquement pour les entreprises ferroviaires offrant des services de transports internationaux et pour celles effectuant des transports combinés internationaux de marchandises. Les licences, accordées par l'État membre dans lequel une entreprise ferroviaire est établie, sont valables sur l'ensemble du territoire de la Communauté. Le champ d'application de la directive englobe toutes les entreprises ferroviaires établies dans la Communauté (à l'exclusion de certaines entreprises dont l'activité est limitée à certains services, par exemple locaux ou régionaux). Toutes les entreprises ferroviaires pourront par conséquent se prévaloir des possibilités d'accès à de nouveaux marchés sur une base uniforme et non discriminatoire et le risque que les licences deviennent un obstacle à l'entrée sur le marché disparaîtra. ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/03/2001. ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION : 15/03/2003.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 01/02/2001 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 05/07/2000 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Hannes ZWOBODA (PSE, A), le Parlement européen a approuvé la position commune. Il demande toutefois qu'une entreprise ferroviaire puisse à tout moment soumettre à la Commission la question de la compatibilité des exigences de la législation nationale avec la législation communautaire et la question du caractère non discriminatoire de l'application de ces exigences. La Commission pourra alors émettre un avis sur l'interprétation correcte de la directive.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 03/05/2006

Trois ans après la date limite fixée pour la transposition des directives européennes constituant le premier paquet ferroviaire, la Commission européenne présente un rapport sur leur mise en œuvre concrète dans les États membres. S'appuyant sur de nombreuses consultations avec les parties prenantes, ainsi que des conclusions d'un certain nombre d'études externes indépendantes, le rapport conclut que la transposition juridique est terminée; cependant, des efforts supplémentaires sont nécessaires dans certains pays pour garantir la présence d'un cadre réglementaire efficace et le fonctionnement satisfaisant du marché des services ferroviaires.

Les États membres devraient en particulier porter leurs efforts sur :

- l'achèvement de la restructuration des entreprises historiques dans le respect des conditions de séparation comptable et de séparation des fonctions essentielles telles que l'allocation de capacité et la tarification;
- l'établissement de principes de tarification de l'infrastructure ferroviaire prenant en compte la tarification des autres modes de transport et s'inscrivant dans une véritable stratégie de transport favorisant une concurrence équitable des modes et le développement durable;
- la création des capacités administratives nécessaires au bon fonctionnement de l'organisme de contrôle et de l'autorité nationale de sécurité, tout en assurant une indépendance réelle de ces organismes;
- la contractualisation des relations financières de l'État avec le gestionnaire d'infrastructure pour le financement de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, dans un contexte de mise en place d'un régime de performances;
- la clarification des relations financières entre les autorités nationales et régionales de transport et les entreprises ferroviaires, par la conclusion de contrats de services publics dûment publiés;
- la prohibition de subventions croisées entre des opérations de transport de fret et celles des passagers pour maintenir la capacité de concurrence du fret ferroviaire;
- la création de conditions d'accès transparentes aux centres de formation et aux certificats de sécurité.

La Commission recommande aux gestionnaires d'infrastructure de veiller à :

- l'amélioration du contenu et de la publicité du document de référence du réseau qui doit être clair et complet, couvrant l'ensemble des services nécessaires à l'accès à l'infrastructure;
- la fixation de redevances liées aux coûts réels occasionnés par le trafic ferroviaire;
- la coopération à l'échelle européenne pour l'octroi de sillons internationaux et pour établir des conditions harmonisées d'accès à l'infrastructure au travers de contrats types.

Les entreprises ferroviaires historiques, dont la gestion à long terme doit être assurée, devraient poursuivre leur restructuration en vue de s'adapter au nouveau contexte européen dans le respect des règles de concurrence.

La Commission a également examiné l'évolution de l'emploi dans le secteur ferroviaire. Après plusieurs années de déclin, principalement dû à une perte de compétitivité et à des efforts de restructuration visant à accroître la productivité, l'emploi s'est récemment stabilisé et des emplois ont même été créés par de jeunes sociétés ferroviaires et des prestataires de services dans le secteur du rail. À l'avenir, les efforts doivent être renforcés pour assurer un niveau de formation adéquat des personnels sur les marchés ouverts et intégrés.

Enfin, l'établissement d'indicateurs de sécurité pour le transport ferroviaire a un effet très favorable. Ces indicateurs montrent que le nombre de personnes blessées ou décédées au cours d'accidents ferroviaires - déjà très faible en comparaison avec d'autres modes de transport - est en constante diminution alors que les volumes de trafic s'accroissent.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 07/04/2000 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission est favorable à la position commune. Elle estime que le compromis trouvé par le Conseil au terme de discussions et d'efforts intenses déployés au cours de trois présidences, marque un progrès équilibré en faveur de la politique ferroviaire.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

OBJECTIF: la proposition de directive s'inscrit dans un paquet de mesures destinées à assurer un traitement équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires et une utilisation efficace de l'infrastructure. Elle vise à étendre le champ d'application de la directive 95/18/CE relative aux licences des entreprises ferroviaires. CONTENU: la directive 95/18/CE relative aux licences ne s'applique qu'aux entreprises ferroviaires assurant les prestations visées à l'art. 10 de la directive 91/440/CEE, à savoir les services soumis à des droits d'accès. En outre, les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sont exclues du champ d'application de la directive. Toutefois, plusieurs Etats membres ont étendu les droits d'accès à l'infrastructure au-delà des exigences de la directive 91/440/CEE ou lancé des appels d'offres pour les services urbains, suburbains ou régionaux. Pour garantir une application équitable et sans discrimination de ces droits à toutes les entreprises ferroviaires établies dans la Communauté, la Commission propose d'étendre à toutes ces entreprises les règles communautaires en matière de licences.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 25/11/1999 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission intègre l'amendement du Parlement visant à exiger que les conditions relatives à la capacité professionnelle soient non discriminatoires. En revanche, elle rejette l'amendement visant à lier l'obligation de s'assurer, pour les entreprises ferroviaires qui offrent des services de fret, à leur acceptation de payer davantage que les coûts imposés.

Licences des entreprises ferroviaires. Paquet ferroviaire

1998/0266(COD) - 28/03/2000 - Position du Conseil

Le texte ayant été remanié pendant la discussion, la position commune s'écarte de la proposition et de la proposition modifiée de la Commission sur certains points. Les principales modifications visent à: - prévoir que les exclusions du champ d'application de la directive ont un caractère optionnel pour les États membres. Ainsi, les États membres qui le souhaitent pourront établir un seul modèle de licences destinées aux entreprises ferroviaires établies sur leur territoire; - exclure du champ d'application de la directive le service de navettes pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche; - modifier la définition d'entreprise ferroviaire afin de recouvrir aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction; - assurer un minimum de sécurité pour le déroulement des procédures douanières et fiscales que les nouvelles entreprises ferroviaires seraient appelées à effectuer; - obliger l'autorité responsable des licences d'informer également la Commission lorsqu'elle délivre une nouvelle licence; - ajouter une référence aux exigences destinées à offrir des avantages ou une protection aux consommateurs. Le Conseil n'a pas retenu l'amendement du Parlement qui visait à exiger que les conditions relatives à la capacité professionnelle soient non discriminatoires. Il a également rejeté l'amendement visant à lier l'obligation de s'assurer, pour les entreprises ferroviaires qui offrent des services de fret, à leur acceptation de payer davantage que les coûts imposés.