




Informations de base	
2004/0050(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure caduque ou retirée
Fret ferroviaire: compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles. 3ème paquet Subject 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	


Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		ZĪLE Roberts (UEN)	28/07/2004
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions	Date
	Transports, télécommunications et énergie		2654	2005-04-21
	Transports, télécommunications et énergie		2680	2005-10-06
	Transports, télécommunications et énergie		2589	2004-06-10
	Transports, télécommunications et énergie		2568	2004-03-08
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire	
	Energie et transports		TAJANI Antonio	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
03/03/2004	Publication de la proposition législative	COM(2004)0144 	Résumé
08/03/2004	Débat au Conseil		
10/06/2004	Débat au Conseil		

15/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
19/04/2005	Vote en commission, 1ère lecture		
21/04/2005	Débat au Conseil		
31/05/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0171/2005	
27/09/2005	Débat en plénière		Résumé
28/09/2005	Résultat du vote au parlement		
28/09/2005	Décision du Parlement		
06/10/2005	Débat au Conseil		
25/10/2005	Résultat du vote au parlement		
25/10/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0394/2005	
26/10/2005	Décision du Parlement		
08/09/2008	Proposition retirée par la Commission		
25/03/2009	Informations supplémentaires		Résumé

Informations techniques	
Référence de la procédure	2004/0050(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
État de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission	TRAN/6/22030

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0171/2005	31/05/2005	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0394/2005 JO C 272 09.11.2006, p. 0016-0178 E	25/10/2005	Résumé
Commission Européenne				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Document annexé à la procédure	COM(2004)0140 	03/03/2004	Résumé	
	COM(2004)0144			

Document de base législatif		03/03/2004	Résumé	
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0161/2004 JO C 071 22.03.2005, p. 0026-0029	17/11/2004	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0120/2005 JO C 221 08.09.2005, p. 0013-0016	09/02/2005	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Fret ferroviaire: compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles. 3ème paquet

2004/0050(COD) - 03/03/2004 - Document annexé à la procédure

La Commission européenne a présenté une communication concernant la poursuite de l'intégration du système ferroviaire européen : le troisième paquet ferroviaire. La mise en place du nouveau cadre de régulation européen pour les transports ferroviaires progresse par rapport aux objectifs de réforme définis dans le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix". Ces objectifs placent la revitalisation du secteur ferroviaire au coeur de la stratégie de mobilité durable et vise pour cela à améliorer l'attractivité et la compétitivité des modes de transport plus favorables à l'environnement. Ces objectifs visent également à placer les clients, et notamment les passagers, au centre d'un système de transport de qualité. La Commission propose donc de poursuivre la réalisation des actions annoncées par le moyen de quatre nouvelles propositions :

1) Une proposition de directive relative à la certification des conducteurs de locomotives et de trains affectés au transport de passagers et de marchandises dans la Communauté: le bon niveau de formation et de compétences professionnelles des 200000 conducteurs de train qui circulent dans l'Union européenne élargie est un atout essentiel qui contribue au niveau élevé de sécurité du système ferroviaire. La formation et les compétences des conducteurs sont à ce titre au coeur du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires. La certification des conducteurs sera donc un élément incontournable pour obtenir un certificat de sécurité permettant à une entreprise ferroviaire de circuler sur une infrastructure. 2) Une proposition de règlement concernant les droits des passagers en transport ferroviaire international : la protection des droits des passagers constitue, avec la ponctualité et la sûreté, un critère essentiel de choix de tel ou tel mode de transport par les voyageurs. L'encadrement international actuel, reposant sur une convention internationale (CIV), n'est pas suffisant. Il est donc nécessaire de définir un cadre communautaire compatible avec la CIV, mais plus protecteur pour les passagers, permettant notamment une meilleure connaissance de ses droits et de ses moyens de recours. 3) Une proposition de directive concernant l'ouverture du marché pour les services de transport de passagers par chemins de fer : le transport ferroviaire de passagers ne constitue pas un marché homogène, mais bien segmenté. Le développement de la grande vitesse dans plusieurs Etats membres et la perspective de la connexion du réseau transeuropéen à grande vitesse à l'horizon 2010 devraient profondément changer le cadre de ses services en accentuant leur internationalisation. C'est pourquoi la proposition faite vise à prendre en compte la diversité des segments de marché en prévoyant une articulation claire et simple entre le domaine couvert par un contrat de service public (au sens du règlement n°1191/69) et le domaine ouvert à de nouvelles initiatives. Selon cette proposition, tous les services internationaux seraient ouverts à la concurrence au 1er janvier 2010, à l'exception des services qui entre deux localités précises font l'objet d'un contrat de service public. 4) Une proposition de règlement concernant la qualité des services de transport de marchandises par chemins de fer : en dépit de nombreuses initiatives encourageantes, le niveau de performance moyen du fret ferroviaire n'est pas encore arrivé au niveau attendu par les clients. Pour cela, la proposition vise à établir des clauses minimales obligatoires dans les contrats de transport, sous peine de nullité de ceux-ci. Ce qui est proposé constitue une base commune qui s'appliquera par défaut si l'entreprise ferroviaire et son client ne parviennent pas à mettre en place un système spécifique d'amélioration de la qualité. La Commission estime que cette proposition constituera un incitant fort pour les entreprises ferroviaires et leurs clients visant à leur faire régler par voie contractuelle la gestion de la qualité.

Fret ferroviaire: compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles. 3ème paquet

OBJECTIF : poursuivre la réforme du secteur ferroviaire en améliorant la qualité du fret ferroviaire (troisième paquet ferroviaire). ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil. CONTENU : la Commission a présenté une nouvelle série de mesures concernant la revitalisation du secteur ferroviaire conformément aux orientations annoncées dans le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix". Ces mesures viennent compléter le cadre existant depuis les directives du premier paquet de 2001 et les mesures du second paquet ferroviaire en cours d'adoption finale (directive sur la sécurité ferroviaire, agence ferroviaire, ouverture du marché du fret). Conjointement à la présente proposition sur un fret ferroviaire de qualité, la Commission propose également d'ouvrir à la concurrence les transports internationaux de passagers au sein de l'Union européenne (COD/2004/0047), de renforcer les droits des passagers internationaux (COD/2004/0049) et d'établir un système de certification pour les conducteurs de locomotives (COD/2004/0048). Pour le transport de marchandises, le projet de règlement vise à introduire des clauses minimales de qualité dans les contrats entre les entreprises ferroviaires et leurs clients. Le règlement proposé crée, pour les compensations dans le transport ferroviaire de marchandises, un cadre communautaire qui repose sur les principes fondamentaux des CIM, mais qui tente de mieux refléter la réalité des marchés de fret ferroviaire d'aujourd'hui. Caractérisé par une approche réglementaire "légère", il donne aux acteurs du marché la liberté contractuelle tout en définissant certaines dispositions conservatoires pour les responsabilités des transporteurs et des clients ainsi que les niveaux de compensation. Les paramètres de base du règlement proposé sont les suivants: définition des responsabilités, exigences de qualité applicables au transport ferroviaire de marchandises, niveaux de compensation, système de contrôle de la qualité, limitations de responsabilité et responsabilités des gestionnaires des infrastructures ferroviaires. L'entreprise ferroviaire contractante qui a accepté des marchandises à transporter est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'au point de livraison. Les critères de qualité appropriés sont aujourd'hui le respect du délai de livraison convenu, l'information des clients en cas de problème de livraison et une certaine flexibilité en ce qui concerne l'ordre de transport. Les parties contractuelles doivent se mettre d'accord sur la mise en oeuvre d'un système de contrôle approprié permettant de documenter sans équivoque tout non-respect des exigences contractuelles. La responsabilité est exclue dans les cas standard comme la négligence, la force majeure ou les circonstances fortuites. Au cas où le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est responsable d'une perturbation du trafic entraînant un retard du transport, il est responsable vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire. La Commission s'attend à ce que l'application du système de compensation proposé incite les entreprises ferroviaires à améliorer l'efficacité et la flexibilité de leurs services de fret ferroviaire. Les retombées économiques globales du système sont estimées à quelque 70 millions d'euros par an dans l'UE-15.

Fret ferroviaire: compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles. 3ème paquet

2004/0050(COD) - 25/10/2005 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a rejeté la proposition de la Commission et a invité cette dernière à retirer sa proposition.