

Communautés européennes

PARLEMENT EUROPÉEN

Documents de séance

1972 - 1973

5 juin 1972

DOCUMENT 49/72

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil
(doc. 121/71) relatives à

- I. une décision relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats
- II. un règlement modifiant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

LIBRARY

Rapporteur: M. Walter FALLER

PE 28.609/déf.

PE 1972-1973: 49

1, 2, 2

Edition en langue française

Par lettre en date du 21 septembre 1971, le Président du Conseil des Communautés européennes, agissant conformément à l'article 75 du traité de la C.E.E., a demandé l'avis du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à

I - une décision relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats

II - un règlement modifiant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer.

Ces propositions ont été imprimées sous forme de document de séance et distribuées sous le n° 121/71.

Le Président du Parlement les a renvoyées pendant la séance du 23 septembre 1971, à la commission des transports.

Le 7 octobre 1971, la commission des transports a nommé M. Walter FALLER rapporteur. Elle a examiné ces propositions au cours de ses réunions des 20 et 21 mars et 16 mai 1972.

La commission a adopté la proposition de résolution ainsi que l'exposé des motifs à l'unanimité le 16 mai 1972.

Etaient présents : MM. Oele, président ; Kollwelter et Biaggi, vice-présidents ; Bertrand, Faller, Giraud, Meister, Richarts, Seefeld et Terrenoire.

S O M M A I R E

	<u>Page</u>
A. PROPOSITION DE RESOLUTION	5
Proposition de décision (Doc. 121/71, Partie I)	6
Proposition de règlement (Doc. 121/71, Partie II)	12
B. EXPOSE DES MOTIFS	21
I. Introduction	21
II. Observations générales sur l'importance des propositions	22
III. Observations relatives aux différents articles des propositions de la Commission	24
a) ad Document 121/71, Partie I	24
b) ad Document 121/71, Partie II	36

A.

La commission des transports soumet au Parlement européen, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

portant avis du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant

- I - une décision relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats
- II - un règlement modifiant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

Le Parlement européen,

- vu les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil (1),
 - consulté par le Conseil conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E. (doc. 121/71),
 - vu le rapport de la commission des transports, (doc. 49/72)
1. exprime son inquiétude devant les déficits importants des entreprises de chemin de fer;
 2. souligne l'importance capitale qu'un assainissement de la situation financière des chemins de fer revêt du point de vue de l'industrie des transports, de la politique commune des transports, de la transparence de la gestion financière et de l'économie générale des Etats membres ;
 3. recommande le renforcement de la coopération entre les chemins de fer des Etats membres tout en soulignant la nécessité de ne pas entraver mais, au contraire, d'encourager une bonne et large coopération notamment avec les pays tiers limitrophes ;
 4. approuve les propositions de la Commission, sous réserve des modifications suivantes ;
 5. invite la Commission à faire siennes les modifications suivantes, conformément à l'article 149 alinéa 2 du traité instituant la C.E.E. ;
 6. charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

(1) J.O. n° C 106 du 23.10.1971, pp. 42 et 48

Proposition de décision du Conseil I.
relative à l'assainissement de la
situation des entreprises de chemin
de fer et à l'harmonisation des règles
régissant les relations financières
entre ces entreprises et les Etats

Préambule et considérants 1 à 4 : inchangés

5. considérant qu'il convient d'établir en matière financière et comptable des règles qui rapprochent autant que possible la situation des entreprises de chemin de fer de celle des autres entreprises industrielles et commerciales ; que l'autonomie de gestion des entreprises de chemin de fer doit comporter une liberté aussi grande que possible en matière de prix et conditions de transport dès lors que ces entreprises auront atteint leur équilibre financier ; mais que d'ici là les Etats membres peuvent légitimement assortir cette liberté de certaines limites ;
5. considérant qu'il convient d'établir en matière financière et comptable des règles qui rapprochent autant que possible la situation des entreprises de chemins de fer de celle des autres entreprises industrielles, commerciales et de transport ; que l'autonomie de gestion des entreprises de chemin de fer doit comporter une liberté aussi grande que possible en matière de prix et conditions de transport dès lors que ces entreprises auront atteint leur équilibre financier ; mais que d'ici là les Etats membres peuvent légitimement assortir cette liberté de certaines limites, un équilibre devant être assuré entre pouvoirs d'action et responsabilités
Après l'entrée en vigueur du statut de la société anonyme européenne, les modifications pourront être examinées qui sont susceptibles d'être apportées à la présente décision afin d'adapter les règles régissant les compétences et la composition des divers organes des entreprises de chemin de fer à celles de la société anonyme européenne.
6. considérant qu'il ne serait pas économiquement fondé d'empêcher les entreprises ferroviaires d'avoir recours à d'autres techniques de transport ou de participer à d'autres activités susceptibles d'être profitables à leur activité principale ;
6. considérant qu'il ne serait pas économiquement fondé d'empêcher les entreprises ferroviaires d'avoir recours à des techniques de transport autres que la technique du rail ou de participer à d'autres activités qui sont en rapport avec l'activité principale de l'exploitation ferroviaire ; qu'il convient cependant d'assurer le maintien d'une situation d'équilibre entre les chemins de fer des différents Etats membres ;

(1) Texte complet : cf. J.O. n° C 106 du 23.10.1971, p. 42

7. considérant que l'assainissement financier des entreprises de chemin de fer doit être conçu dans la perspective de leur avenir, ce qui implique d'une part, que soient éliminés tous les obstacles qui s'opposent à leur coopération sur les plans technique, commercial et de l'exploitation et d'autre part, que soit encouragé un programme de recherche visant à la modernisation et au progrès technique

7. considérant que l'assainissement financier des entreprises de chemin de fer doit être conçu dans la perspective de leur avenir, ce qui implique d'une part, que soient éliminés tous les obstacles qui s'opposent à leur coopération sur les plans technique, commercial et de l'exploitation, et qu'en outre les Etats membres encouragent la coopération des chemins de fer des Etats membres, et, d'autre part, que soit encouragé un programme de recherche visant à la modernisation et au progrès technique ;

8. considérant que l'autonomie de gestion des entreprises de chemin de fer qui implique que ces entreprises puissent régler librement les problèmes qui se posent vis-à-vis de leur personnel avec les représentants qualifiés de celui-ci, doit également être profitable à ce personnel et ne saurait mettre en cause les avantages acquis ;

8. inchangé

9. considérant qu'il convient d'assurer que des moyens appropriés soient mis à la disposition des entreprises de transport par les Etats membres en vue de leur permettre de faire valoir leurs intérêts à l'égard des décisions prises par les Etats en exécution des mesures adoptées en application de la présente décision ;

9. considérant qu'il est indispensable d'assurer que des moyens appropriés soient mis à la disposition des entreprises de chemin de fer par les Etats membres en vue de leur permettre de faire valoir leurs intérêts à l'égard des décisions prises par les Etats en exécution des mesures adoptées en application de la présente décision ;

10. considérant qu'il est indispensable que la Commission et le Conseil puissent obtenir les renseignements utiles sur la mise en application de la présente décision afin que les mesures nécessaires puissent être prises en temps utile en vue de parvenir à une harmonisation plus poussée ;

10. inchangé

11. considérant que des mesures transitoires doivent être prévues en attendant que les entreprises de chemin de fer parviennent à leur équilibre financier,

11. inchangé

A ARRETE LA PRESENTE DECISION :

Article 1

L'harmonisation des règles régissant les relations financières entre les entreprises de chemin de fer et les Etats est effectuée selon les modalités et dans les conditions définies dans la présente décision.

A ARRETE LA PRESENTE DECISION :

Article 1

L'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre celles-ci et les Etats sont effectués selon les modalités et dans les conditions définies dans la présente décision.

Article 2 inchangé

Article 3

1. Chaque entreprise de chemin de fer doit être dotée de la personnalité juridique.

Les dispositions qui définissent les relations entre l'Etat et l'entreprise de chemin de fer devront prévoir l'autonomie financière de cette entreprise et lui assurer, dans la mesure compatible avec l'exercice des services d'intérêt général dont elle serait chargée, une autonomie de gestion suffisante pour la placer dans une situation comparable à celle des autres entreprises industrielles et commerciales afin qu'elle puisse réaliser son équilibre financier au moyen de ses propres ressources compte tenu notamment de l'application des règlements (C.E.E.) n° 1191/69 et n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 (1).

Article 3

1. Les dispositions des Etats membres qui définissent les relations entre l'Etat et l'entreprise de chemin de fer doivent prévoir que :

- chaque entreprise de chemin de fer est dotée de la personnalité juridique
- l'entreprise de chemin de fer est dotée d'une autonomie financière qui ne peut être limitée qu'en relation avec l'exercice des services d'intérêt général dont elle est chargée. Dans ce cas, cependant, une compensation financière intégrale lui est assurée (conformément aux dispositions du règlement n° 1191/69.)
- l'entreprise de chemin de fer dispose d'une pleine autonomie de gestion qui la place dans une situation comparable à celle des autres entreprises industrielles, commerciales et de transport.
- l'entreprise de chemin de fer réalise son équilibre financier par ses propres ressources, y compris celles qui découlent de l'application des règlements (C.E.E.) n° 1191/69 et 1192/69.

(1) Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable - J.O. n° L 156 du 28 juin 1969 - page 1.

Règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil, du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer - J.O. n° L 156 du 28 juin 1969, page 8.

2. L'entreprise de chemin de fer doit disposer des pouvoirs les plus étendus en matière de direction, de gestion, d'administration et de contrôle administratif, économique et comptable interne. En particulier, elle doit pouvoir :

- établir et mettre en oeuvre les lignes directrices dont s'inspire son activité ou les programmes pluriannuels de développement visés à l'article 6 ;
- arrêter son budget ;
- établir les comptes et le bilan en fin d'exercice ;

- vendre les biens mobiliers et immobiliers suivant les dispositions qui seront arrêtées sur la base de l'article 7 ;
- fixer les conditions de transport et notamment les prix, compte tenu des dispositions prévues à l'article 14 ;
- arrêter le statut et les conditions de travail du personnel et procéder à la nomination de son personnel, compte tenu des dispositions de l'article 19.

Article 4

1. Les Etats membres assureront la tutelle des entreprises de chemin de fer dans les conditions définies dans la présente décision. En particulier, ils approuvent les lignes directrices dont s'inspire l'activité de l'entreprise et qui sont proposées par celle-ci éventuellement sous forme de programmes pluriannuels.

2. Les dispositions des Etats membres confèrent à l'entreprise de chemins de fer les pleins pouvoirs d'action en matière de direction, de gestion, d'administration et de contrôle administratif, économique et comptable interne. Ces pouvoirs ne peuvent être limités qu'en relation avec l'intérêt général, une compensation financière intégrale étant assurée dans ce cas.

En particulier, l'entreprise de chemin de fer doit pouvoir :

- établir et mettre en oeuvre les lignes directrices et les programmes pluriannuels de développement visés à l'article 6 ;
- arrêter ses budgets compte tenu des dispositions de l'article 12 ;
- établir les comptes et le bilan en fin d'exercice, compte tenu des dispositions des articles 11 et 12 ;
- vendre les biens mobiliers et immobiliers suivant les dispositions qui seront arrêtées sur la base de l'article 7 ;
- fixer les conditions de transport et notamment les prix, compte tenu des dispositions prévues à l'article 14 ;
- arrêter le statut et les conditions de travail du personnel et procéder à la nomination de son personnel, compte tenu des dispositions de l'article 19.

Article 4

1. inchangé

Ils peuvent en outre :

- nommer les membres du Conseil d'administration ou de l'organe en tenant lieu, à l'exception des représentants du personnel ;
- approuver le budget ainsi que les comptes et bilans.

2. Les Etats membres n'exerceront sur l'activité des entreprises de chemin de fer qu'un contrôle a posteriori.

3. Les Etats membres désigneront une autorité administrative unique à laquelle ils confient leurs pouvoirs de tutelle et de contrôle.

Article 5

1. Le Conseil d'administration ou l'organe en tenant lieu sera composé de personnes offrant toutes garanties d'indépendance et ayant des compétences notoires en matière de droit, d'économie, de technique ferroviaire, d'organisation des transports ou de direction d'entreprises. Il comprendra une représentation suffisante du personnel de l'entreprise élue par l'ensemble du personnel.

Il ne pourra comprendre :

- ni des représentants d'entreprises concurrentes ou d'intérêts opposés à ceux de l'entreprise de chemin de fer ;

2. Les Etats membres exerceront sur l'activité des entreprises de chemin de fer un contrôle a posteriori (supprimés les termes : ne que).

3. Les Etats membres désigneront une autorité administrative unique à laquelle ils confient leurs pouvoirs de tutelle et de contrôle. En est seule exceptée la vérification des comptes qui peut être confiée à une autre autorité.

Article 5

1. Le Conseil d'administration ou l'organe en tenant lieu sera composé de personnes offrant toutes garanties d'indépendance et ayant des compétences notoires en matière de droit, d'économie, de technique ferroviaire, d'organisation des transports ou de direction d'entreprises. Il comprendra en outre un nombre suffisant de personnes élues par l'ensemble du personnel ou désignés par les syndicats compétents.

Il ne pourra comprendre :

- ni des représentants d'entreprises concurrentes ou d'intérêts opposés à ceux de l'entreprise de chemin de fer ;
- ni des représentants d'entreprises fournissant du matériel ferroviaire ;
- ni des représentants des associations des entreprises citées ci-dessus ;

- ni des personnes relevant des administrations publiques directement ou indirectement chargées de la tutelle et du contrôle de l'entreprise.

2. Le Conseil d'administration ou l'organe en tenant lieu

- élit parmi ses membres son président ;
- nomme le directeur général ou les membres de l'organe assurant la direction générale ;
- définit les pouvoirs du président, du directeur général ou des membres de l'organe assurant la direction générale.

3. Le directeur général ou les membres de l'organe assurant la direction générale ne seront responsables que devant le Conseil d'administration ou l'organe en tenant lieu.

- ni des personnes relevant des administrations publiques directement ou indirectement chargées de la tutelle et du contrôle de l'entreprise.

2. Le Conseil d'administration ou l'organe en tenant lieu

- élit parmi ses membres son président ;
- nomme le directeur général ou les membres de l'organe assurant la direction générale ;
- définit les pouvoirs du président, du directeur général ou des membres de l'organe assurant la direction générale dans la mesure où ces pouvoirs ne sont pas fixés par la loi.

3. inchangé

Article 6 inchangé

Article 7

1. Les Etats membres définiront les limites dans lesquelles les entreprises de chemin de fer pourront vendre les biens mobiliers et immobiliers de façon à leur assurer, dans ce domaine, une liberté suffisante pour permettre une gestion commerciale normale.

2. Les fonds provenant de telles réalisations devront être employés dans les entreprises en vue d'améliorer leur rentabilité.

Article 8

Article 9

1. Les Etats membres prendront à leur compte, ou rembourseront chaque année aux entreprises de chemin de fer, le résidu total des charges financières des emprunts contractés (somme consacrée annuellement aux intérêts et au remboursement du capital) par ces dernières et qui sont inscrits au bilan de ces entreprises à la date de notification de la présente décision, soit pour couvrir des dépenses d'actif immobilisé et des valeurs d'exploitation soit pour couvrir les pertes annuelles de gestion qui auraient dû incomber à l'Etat.

Article 7

1. inchangé

2. Les fonds provenant de telles réalisations devront être employés en vue d'accroître la rentabilité, notamment par des investissements dans l'entreprise.

inchangé

Article 9

1. Les Etats membres prendront à leur compte le résidu total des charges financières (intérêts et remboursements du capital) des emprunts contractés par les chemins de fer, soit pour couvrir les dépenses d'actif immobilisé et des valeurs d'exploitation, soit pour couvrir les pertes annuelles de gestion qui auraient dû incomber à l'Etat si l'on avait procédé selon les dispositions de la présente décision.

Au cas où ils ne peuvent prendre ces engagements à leur compte, les Etats membres rembourseront aux entreprises de chemin de fer les dépenses occasionnées.

Entrent dans le calcul des engagements à assumer en vertu du présent article tous les emprunts figurant au bilan des entreprises à la date de la notification de la présente décision.

2. Le Conseil, sur proposition de la Commission, arrêtera les modifications qu'il sera nécessaire d'apporter à l'article 4, paragraphe 4 du règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer en vue de supprimer les catégories de charges ou d'avantages visées par cette disposition ou d'en assurer la compensation en cas de maintien.

Article 10

1. A l'occasion de l'approbation des lignes directrices ou des programmes pluriannuels prévus à l'article 6, les Etats membres se mettront d'accord avec les entreprises de chemin de fer pour établir les proportions selon lesquelles les investissements devront être financés respectivement par l'augmentation de capital ou du fonds de dotation, l'autofinancement et l'emprunt.

2. Compte tenu de cette répartition il sera procédé aux apports correspondants de capital ou du fonds de dotation.

3. Compte tenu et dans les limites de la répartition qu'ils auront arrêtées entre l'augmentation de capital ou du fonds de dotation, l'autofinancement et l'emprunt, les Etats membres autoriseront les entreprises de chemin de fer à recourir à l'emprunt pour couvrir leurs dépenses d'investissement et d'approvisionnement, ainsi que pour rembourser, consolider ou convertir des emprunts antérieurs relatifs aux mêmes matières.

Ces emprunts pourront faire l'objet d'une garantie de l'Etat.

Article 11

Les Etats membres n'imposeront pas aux entreprises de chemin de fer des règles moins favorables que celles applicables aux autres entreprises industrielles et commerciales en ce qui concerne :

2. inchangé

Article 10

1. A l'occasion de l'approbation des lignes directrices ou des programmes de développement pluriannuels prévus à l'article 6, les Etats membres se mettront d'accord avec les entreprises de chemin de fer pour établir les proportions selon lesquelles les investissements devront être financés respectivement par l'augmentation de capital ou du fonds de dotation, l'autofinancement et l'emprunt.

2. inchangé

3. inchangé

Article 11

Les Etats membres n'imposeront pas, dans les domaines suivants, aux entreprises de chemin de fer des règles moins favorables que celles applicables aux autres entreprises industrielles, commerciales et de transport.

- | | |
|--|-------------|
| - l'amortissement des installations fixes et du matériel ainsi que la constitution de provisions pour dépréciation des éléments actifs non amortissables ; | - inchangé |
| - la répartition des bénéfices éventuels ; |) |
| - la rémunération du capital ; |) |
| - les réserves ; |) |
| - la couverture des déficits éventuels) par prélèvement sur les réserves et) par report à nouveau.) | - inchangés |

Articles 12 à 14 inchangés

Article 15

1. Les entreprises de chemin de fer devront avoir la faculté de participer à des organismes, sociétés ou groupements nationaux, étrangers ou internationaux existants ou à créer dont les opérations commerciales, industrielles, financières, sociales ou scientifiques seront directement ou indirectement en rapport avec la tâche dévolue à ces entreprises, à condition que ces activités soient en connexion avec leur activité principale, qu'elles soient susceptibles d'améliorer la situation financière des entreprises et que leur importance demeure accessoire par rapport à l'activité principale.

Jusqu'à la date prévue à l'article 22, paragraphe 2, ces participations pourront être assujetties à une autorisation préalable de la part de l'Etat.

2. Deux ans après la date de la notification de la présente décision, le Conseil, sur proposition de la Commission, arrêtera des critères sur la base desquels les participations visées au paragraphe 1er pourront avoir lieu.

Article 16

1. Les entreprises de chemin de fer devront avoir la faculté de recourir à une autre technique de transport.

Dans le cas où les entreprises de chemin de fer auront ainsi recours à d'autres techniques de transport, elles seront soumises aux dispositions qui sont applicables à ces techniques.

Article 15

1. Les entreprises de chemin de fer devront avoir (1) la faculté de participer à des organismes, sociétés ou groupements nationaux, étrangers ou internationaux existants ou à créer dont les opérations commerciales, industrielles, financières, sociales ou scientifiques seront directement ou indirectement en rapport avec la tâche dévolue à ces entreprises, à condition que ces activités soient en connexion avec leur activité principale, qu'elles soient susceptibles d'améliorer la situation financière des entreprises et que leur importance demeure accessoire par rapport à l'activité principale.

Jusqu'à la date prévue à l'article 22, paragraphe 2, les Etats membres assujettissent ces participations à une autorisation préalable de l'Etat.

Cette autorisation reste requise après cette date dans les cas de participation à des entreprises de transport autres que des entreprises de chemin de fer.

2. Deux ans après la date de notification de la présente décision, le Conseil, sur proposition de la Commission, arrêtera des critères communs sur la base desquels les participations visées au paragraphe 1er pourront avoir lieu.

Article 16

1. inchangé

(1) La modification ne concerne que le texte allemand

2. Jusqu'à la date visée à l'article 22, paragraphe 2, le recours à d'autres techniques de transport pourra être assujéti à une autorisation préalable de la part de l'Etat, compte tenu des dispositions du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

3. Les entreprises de chemin de fer pourront confier à d'autres entreprises l'exploitation des services de remplacement et complémentaires, ainsi que la gestion de l'exploitation d'autres techniques de transport, la gestion de services auxiliaires et subsidiaires ou de services particuliers de leurs activités.

Article 17

1. Les Etats membres supprimeront toute disposition qui serait de nature à empêcher que les entreprises de chemin de fer développent entre elles une coopération portant dans les domaines suivants :

- a) sur le plan technique, notamment en ce qui concerne l'exploitation des réseaux, la standardisation du matériel, l'automatisation, ainsi que les techniques nouvelles ;
- b) sur le plan commercial et de l'exploitation, notamment en ce qui concerne les trafics internationaux, les tarifs directs internationaux, l'utilisation réciproque du parc des wagons, les acheminements de porte à porte, les transports internationaux combinés, les transports internationaux rapides de voyageurs, l'intégration des réseaux, l'organisation commerciale commune.

2. inchangé

3. inchangé

4. Deux ans après la date de la notification de la présente décision, le Conseil, sur proposition de la Commission, arrête des critères communs sur la base desquels le recours à d'autres techniques de transport, visé aux paragraphes 1 et 2, est autorisé.

Article 17

1. Les Etats membres feront progresser la coopération des entreprises de chemin de fer et supprimeront toute disposition qui serait de nature à empêcher cette coopération.

En particulier, les obstacles dans les domaines suivants devront être supprimés :

- a) inchangé
- b) inchangé

2. Avant le 1.1.1977, les Etats membres, après consultation de la Commission, prendront les mesures nécessaires pour éliminer les dispositions législatives, réglementaires ou administratives qui font obstacle ou qui gênent les échanges par chemin de fer notamment en ce qui concerne les formalités inhérentes au passage des frontières.

2. inchangé

3. Avant le 1.1.1978, la Commission présentera au Conseil un rapport sur les objectifs à poursuivre à long terme et les mesures à prendre en vue de parvenir à l'intégration partielle ou totale des entreprises de chemin de fer à l'échelon de la Communauté.

3. inchangé

Articles 18 et 19 inchangés

Article 20

Dans le cadre des mesures prises en application de la présente décision, les Etats membres assureront aux entreprises de chemin de fer la possibilité de faire valoir leurs intérêts par des moyens appropriés, à l'égard des décisions prises en ce qui les concerne.

Article 20

Dans le cadre des mesures prises en application de la présente décision, les Etats membres assureront aux entreprises de chemin de fer la possibilité de faire valoir leurs intérêts par des moyens appropriés, à l'égard des décisions prises en ce qui les concerne.

Le droit d'agir en justice contre l'Etat doit être garanti aux chemins de fer devant la juridiction administrative.

Article 21

Article 21

1. La Commission adressera tous les deux ans au Conseil un rapport global concernant l'application de la présente décision par les Etats membres.

1. inchangé

Ce rapport fera ressortir les résultats obtenus notamment en ce qui concerne l'amélioration de la situation financière des entreprises de chemin de fer.

2. Compte tenu de ces résultats, la Commission présentera éventuellement toute proposition qu'elle estimerait nécessaire pour permettre aux entreprises d'atteindre l'équilibre financier et pour promouvoir une harmonisation plus poussée ainsi qu'un rapprochement entre les règles qui leur sont appliquées suite à la notification de la présente décision.

2. Compte tenu de ces résultats, la Commission présentera éventuellement au Conseil toute proposition qu'elle estimerait nécessaire pour permettre aux entreprises d'atteindre l'équilibre financier et pour promouvoir une harmonisation plus poussée ainsi qu'un rapprochement entre les règles qui leur sont appliquées suite à la notification de la présente décision.

3. Afin de permettre à la Commission d'établir le rapport visé au paragraphe 1, les Etats membres adresseront tous les deux ans à la Commission les informations nécessaires.

3. inchangé

Article 22

1. Chaque Etat membre, après consultation de la Commission, arrêtera, en accord avec l'entreprise de chemin de fer, un programme suivant lequel l'équilibre financier de l'entreprise sera progressivement réalisé. Ce programme fixera également le montant des subventions d'équilibre dégressives qui seront accordées à l'entreprise jusqu'à ce que celle-ci soit en mesure d'assurer son équilibre financier par ses propres moyens.

Ces subventions seront distinguées des compensations versées éventuellement à l'entreprise en application des dispositions des règlements (CEE) n° 1191/69 et 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970, ainsi que des articles 6, 8, 14 et 22, paragraphe 3 de la présente décision.

2. A l'occasion du deuxième rapport prévu à l'article 21, la Commission proposera au Conseil la date à laquelle toutes les entreprises de chemin de fer devront avoir réalisé leur équilibre financier.

3. Jusqu'à l'entrée en vigueur d'une réglementation commune en matière d'imputation des coûts d'infrastructure, les entreprises de chemin de fer recevront de l'Etat, pour leurs dépenses concernant leur infrastructure ferroviaire, des aides conformes à celles visées à l'article 3, paragraphe 1, lettre b) du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil, du 4 juin 1970, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (1).

Article 23

1. Les Etats membres arrêteront, dans les meilleurs délais et au plus tard le 1er janvier 1973, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à l'exécution de la présente décision.

(1) J.O. n° L 130 du 15 juin 1970, p. 1

Article 22

1. inchangé

inchangé

2. A l'occasion du deuxième rapport prévu à l'article 21, la Commission proposera au Conseil la date à laquelle toutes les entreprises de chemin de fer devraient avoir réalisé leur équilibre financier. Dans le cas où l'impossibilité se ferait jour dans un Etat membre d'atteindre cet objectif, la Commission entre en consultation avec ledit Etat membre et présente au Conseil des propositions appropriées.

3. inchangé

Article 23

1. inchangé (la modification ne concerne pas le texte français)

2. Si un Etat membre le demande ou si elle l'estime opportun, la Commission procède à une consultation avec les Etats membres intéressés sur les projets relatifs aux dispositions visées au paragraphe 1.

2. inchangé

Article 24

Les mesures que le Conseil arrêtera en vertu de la présente décision, seront prises, sur proposition de la Commission, par le Conseil statuant à la majorité qualifiée.

Article 24

Les mesures prévues aux articles 2 paragraphe 2, 13 paragraphe 2, 15 paragraphe 2, 16 paragraphe 4, 17 paragraphe 3 et 18 paragraphe 1 de la présente décision seront arrêtées sur proposition de la Commission par le Conseil statuant à la majorité qualifiée.

Article 25

Les Etats membres sont destinataires de la présente décision.

Article 25

inchangé (la modification ne concerne pas le texte français).

II

Règlement du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer.

inchangé

EXPOSE DES MOTIFS

I. Introduction

1. Les deux propositions de la Commission examinées simultanément dans le présent rapport font suite à la

Décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (J.O. n° 88 du 24 mai 1965, pp.1500-1503).

L'article 7 de cette décision est ainsi conçu : "Avant le 1er janvier 1969, les comptes des entreprises de chemins de fer feront l'objet d'une normalisation selon des règles communes. Les compensations financières que cette normalisation est susceptible d'entraîner seront effectuées par les Etats membres à partir de la même date".

L'article 8 dit ceci : "A partir du 1er janvier 1968, il sera procédé à l'harmonisation progressive des règles régissant les relations financières entre les entreprises de chemins de fer et les Etats. Cette harmonisation, qui aura pour objectif d'assurer l'autonomie financière de ces entreprises, devra être terminée au plus tard le 31 décembre 1972".

2. La commission des transports du Parlement européen a pris position sur ladite décision dans un rapport de M. Rademacher (Doc. 23/64 du 11 mai 1964). Ce rapport sert de base au présent document.

3. Si aujourd'hui les dates prévues pour la mise en oeuvre de la décision de 1965 peuvent surprendre quelque peu, la décision elle-même est d'une importance capitale car elle définit les principes fondamentaux et les objectifs de la politique commune des transports dans ce domaine. Ces principes fondamentaux, sur lesquels il ne faut donc plus revenir, sont les suivants :

- normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer de la Communauté, c'est-à-dire suppression ou remboursement de toutes les charges étrangères à l'exploitation qui sont supportées par les chemins de fer;
- harmonisation sur le plan communautaire des règles régissant les relations financières entre les Etats et les chemins de fer;
- avec pour résultat, l'autonomie financière des chemins de fer.

4. En application de l'article 7, le "règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer" a été arrêté dès 1969 (J.O. L 156 du 28 juin 1969, pp. 8-20).

La commission des transports du Parlement européen a pris position sur ce règlement - dont deux points sont aujourd'hui sujets à modification - sur la base d'un rapport du 18 novembre 1968 (Doc. 150/68, rapporteur : M. Fallier), dont le présent document s'inspire également.

5. C'est pour la première fois qu'une mesure doit être prise en application de l'article 8 de la décision de 1965 (relations financières entre les entreprises de chemins de fer et les Etats).

6. On ne saurait formuler un jugement sur les deux propositions à l'examen sans prendre aussi en considération les deux règlements suivants, arrêtés par le Conseil de ministres :

- Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemins de fer, par route et par voie navigable (J.O. n° L 156 du 28 juin 1969, p. 1)
- Règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemins de fer, par route et par voie navigable (J.O. n° L 130 du 15 juin 1970, p. 1).

Sur le premier de ces règlements, la commission des transports a pris position en se fondant sur un rapport de M. Riedel (Doc. 203/68 du 1er mars 1968): elle s'est prononcée sur le deuxième à la suite d'un rapport de M. Richartz (Doc. 41/67 du 8 mai 1967).

Les dispositions communautaires relatives à la "normalisation des comptes", aux "obligations inhérentes à la notion de service public", aux "aides" et aux "relations financières" doivent être considérées, dans un même contexte, comme des éléments d'une oeuvre législative ayant pour objet l'assainissement des chemins de fer.

II. Observations générales sur la portée des propositions

7. A première vue, les questions relatives aux relations financières entre les Etats membres et les entreprises de chemins de fer, et à la normalisation des comptes de ces entreprises ont un caractère éminemment technique. De prime abord d'aucuns se demanderont : faut-il vraiment que ces régimes-là fassent eux aussi, encore l'objet d'une harmonisation au niveau européen ?

C'est pourquoi quelques brèves remarques s'imposent sur l'importance que ces propositions revêtent du point de vue de la politique européenne en général et de la politique commune des transports en particulier.

8. Les chemins de fer de certains Etats membres de la C.E.E. comptent parmi les plus grandes entreprises du monde. Les six sociétés nationales emploient au total environ un million de personnes.

Du seul fait de leurs dimensions, le mode de gestion des chemins de fer influe fortement sur le déroulement du processus industriel des Etats membres et sur la productivité de l'économie dans son ensemble.

9. Les Etats membres assument tous des responsabilités directes dans la gestion des entreprises de chemins de fer. Il y a, à cela, deux raisons ; elles s'inscrivent dans les faits historiques : 1) Jusqu'à l'apparition du transport routier de marchandises par véhicules automobiles, les chemins de fer possédaient, pour des raisons techniques, un monopole de fait. Les Etats devaient préserver les usagers d'une éventuelle exploitation abusive de la situation par les compagnies de chemin de fer. 2) En raison de leur monopole et de l'intérêt qu'ils présentaient pour l'ensemble de l'économie, l'Etat pouvait se servir des chemins de fer comme d'un instrument de politique économique.

Le premier argument est tombé depuis que les transports routiers motorisés ont fait leur entrée sur le marché. L'exploitation de l'usager n'est plus guère possible, celui-ci pouvant quasiment toujours s'adresser au transporteur par route. Le deuxième argument a beaucoup perdu de son importance. Certes, aujourd'hui comme hier, les chemins de fer sont l'épine dorsale des transports comme de l'ensemble de l'économie ; mais toute tentative d'en faire un instrument de la politique économique peut aboutir à une distorsion de la concurrence et entraver le fonctionnement normal du marché des transports.

10. Néanmoins, dans certains Etats membres, les relations entre l'Etat et les chemins de fer continuent de relever, dans l'ensemble, de régimes qui datent de l'époque des monopoles et empêchent les chemins de fer de disputer réellement le marché à leurs concurrents.

Pour paraphraser un mot du président Nixon : ils entrent en lice, une main liée derrière le dos. Même dans les Etats membres où une réforme du régime devait apporter une liberté économique accrue aux chemins de fer, la réussite ne saurait être qualifiée de totale. Les graves déficits qui, hélas, atteignent des chiffres réellement astronomiques, en témoignent.

11. Aucun Etat n'étant parvenu à établir un régime vraiment satisfaisant, la Communauté se trouve dans la situation très heureuse de pouvoir engager dans des voies parallèles les réformes partout souhaitées.

12. En principe, deux possibilités s'offrent pour une solution communautaire : on peut maintenir le système de la gestion étatique et de l'utilisation du rail comme instrument de la politique économique, étant entendu qu'une réglementation très poussée des autres modes de transport serait alors nécessaire pour protéger la voie ferroviaire; on peut aussi octroyer aux chemins de fer une plus grande liberté sur le plan économique qui leur permette de soutenir la concurrence sur le marché des transports, et renoncer à les utiliser comme instruments de la politique économique de l'Etat.

13. La Communauté s'est déjà prononcée en faveur d'un moyen terme qui reprendrait cette deuxième solution sous une forme atténuée. La plupart, mais non la totalité, des charges imposées aux chemins de fer pour des raisons politiques seraient supprimées, et celles qui subsistent feraient l'objet d'un dédommagement. Au nombre des charges dont les entreprises ferroviaires ne peuvent pas être libérées figurent certaines tâches à accomplir dans le cadre de la politique régionale des structures. Le rail peut être contraint, d'une part, à contribuer au dégagement des routes dans des régions de concentration et, d'autre part, à maintenir des services de transport dans des régions sous-développées et peu peuplées. Chaque fois que des prestations dans l'intérêt public sont effectuées sans que soient entièrement couverts les coûts de l'opération, les chemins de fer doivent recevoir un dédommagement au moyen de fonds publics. Un des objectifs de la fixation en commun des règles régissant les relations financières entre les Etats et les entreprises ferroviaires ainsi que la normalisation des comptes est précisément d'établir ce principe.

14. On peut donc dire, sans risque d'exagération, qu'il s'agit en l'occurrence d'une pierre angulaire de la politique commune des transports. On peut ajouter de même, qu'à côté de la politique agricole et de la politique charbonnière, l'élimination des déficits des chemins de fer constitue, en matière de politique structurelle, l'une des trois questions les plus importantes et les plus brûlantes de notre époque.

15. Enfin, il ne faut pas perdre de vue que l'assainissement de la situation des chemins de fer permettrait de libérer un million de travailleurs du poids qui, moralement pèse sur eux du fait que, malgré un rendement sans cesse croissant, ils sont employés par une entreprise dont le déficit se creuse constamment.

16. Si l'initiative de la Communauté pouvait contribuer à une transformation fondamentale de la situation, l'Europe y gagnerait beaucoup du point de vue économique et du point de vue social.

III. Observations relatives aux différents articles des propositions de la Commission

a) Sur la proposition concernant une "décision relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemins de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats" (Doc. 121/71, I).

Sur le titre de la proposition de décision

17. Le titre semble un peu lourd. Il établit une distinction entre l'assainissement, d'une part, et les "relations", d'autre part. Il est vrai que les dispositions de la proposition ne relèvent pas toutes de la notion de "relations entre l'Etat et les entreprises de chemin de fer". La plupart cependant y ont trait, et les autres y sont si étroitement liées qu'il serait bon d'abrégier le titre pour le rendre plus clair.

18. La Commission devrait examiner la possibilité de formuler le titre d'une manière plus concise dans toutes les langues officielles de la Communauté.

Sur les considérants

19. Premier à troisième considérants : la commission des transports souscrit aux objectifs définis par l'exécutif.

20. Quatrième considérant : on peut se demander s'il est nécessaire d'annoncer une fois de plus, dans le texte de la décision relative aux relations financières, qu'une solution doit être apportée au problème concernant les charges incombant aux catégories IX à XV visées par le règlement n° 1192/69. Ledit règlement le stipule déjà (l'article 4 paragraphe 4 dispose : "Une solution définitive en ce qui concerne les catégories IX à XV sera arrêtée par le Conseil au plus tard lors de l'adoption des mesures de mise en oeuvre de l'article 8 de la décision du Conseil, du 13 mai 1965 ...").

Il ne paraît guère judicieux de laisser le Conseil s'assigner ainsi à lui-même, pour la troisième fois, une tâche que d'ailleurs la proposition de règlement, qui est présentée en même temps que la décision, permet d'accomplir.

Dans toute son oeuvre législative, la Communauté ne fait que trop souvent usage de dispositions qui se bornent à fixer des délais et à imposer des tâches. Cette tendance a déjà fait l'objet de critiques dans les milieux scientifiques.

C'est pourquoi votre commission s'est demandé s'il ne serait pas opportun de supprimer le quatrième considérant ainsi que le paragraphe 2 de l'article 9 de la proposition qui lui fait écho.

Le représentant de la Commission a fait valoir que cette disposition était nécessaire pour garantir que la présente décision et le règlement portant modification du règlement n° 1192/69 seront arrêtés simultanément. Or, ce synchronisme est déjà assuré par l'article 4 de ce règlement n° 1192/69. Cependant, il s'agit là, pour votre commission, d'une question relevant uniquement de la technique législative. C'est pourquoi elle a décidé de ne pas reprendre dans la résolution la proposition de supprimer les dispositions en question.

21. Cinquième considérant : il serait indiqué de citer parmi les entreprises avec lesquelles les chemins de fer doivent être mis sur le même pied, non seulement "les entreprises industrielles et commerciales", mais aussi les entreprises de transport, puisque c'est par rapport à celles-ci que l'émulation est la plus forte.

Il serait opportun en outre de ne pas prévoir purement et simplement que la liberté des chemins de fer peut être assortie de certaines limites en attendant que ces entreprises aient atteint leur équilibre financier, mais de mieux définir et circonscrire ces limitations en ajoutant le membre de phrase : "... un équilibre devant être assuré entre pouvoirs d'action et responsabilités".

22. Il y aurait lieu, après le cinquième considérant, d'insérer un nouveau paragraphe qui indique, en relation notamment avec les dispositions de l'article 5 de la décision, qu'une fois que le statut de la société anonyme européenne aura été adopté par les organes de la Communauté, il serait souhaitable de procéder à une révision de cette décision en vue, le cas échéant, d'adapter les règles qu'elle définit à celles qui régissent ladite société.

23. Le sixième considérant se rapporte aux articles 15 et 16 de la proposition. D'autres observations sur cette question importante seront faites lorsqu'on examinera ces articles. Le point faible du texte de ce sixième considérant est le terme "profitable" qui n'appartient ni à la terminologie économique ni à la terminologie juridique. Que signifie "profitables à leur activité principale"?

Faut-il n'autoriser que les activités complémentaires ou aussi celles qui peuvent se substituer au transport par voie ferrée ainsi que celles qui permettent, au moyen du rail, d'enregistrer de plus grands bénéfices en éliminant, par exemple, des concurrents ? L'intention ne saurait être de conférer au rail le monopole universel des transports. La participation des chemins de fer à des techniques de transport autres que celle du rail doit donc être assortie de limites. Encore faut-il que ces limites soient à peu près les mêmes dans tous les Etats membres, afin d'éviter de trop grandes disparités entre les chemins de fer des divers pays et, de là, aussi dans l'ensemble de l'industrie des transports.

Le sixième considérant doit donc être complété en ce sens. Le mot "profitable" doit être remplacé par un terme plus précis.

24. Le septième considérant se rapporte aux articles 17 et 18 de la proposition de règlement. Ces deux articles sont commentés plus en détail ci-après.

Il convient cependant de noter dès à présent que comparé aux formules proposées dans les débats publics et dans les milieux spécialisés qui tendent à une collaboration étroite sur le plan de l'organisation, sinon à la fusion des entreprises de chemin de fer, la formule de la Commission semble un peu trop timide. A l'article 17 paragraphe 3, la Commission elle-même parle de "l'intégration partielle ou totale des entreprises de chemin de fer". De "l'élimination des obstacles" à "l'intégration" il y a un pas qui paraît trop grand.

Outre l'allusion à l'"élimination des obstacles qui s'opposent à la coopération", il faudrait sans doute introduire, dans les considérants, une constatation plus positive et indiquer qu'il y a lieu de "faire progresser la coopération des entreprises de chemins de fer".

25. Le huitième considérant a trait à l'article 19 de la proposition; il n'appelle pas d'observations.

26. Le neuvième considérant se rapporte à l'article 20 de la proposition. Puisque celui-ci (comme l'ensemble de la proposition) ne traite que des entreprises de chemins de fer, il ne devrait être question dans ce paragraphe que des entreprises de chemins de fer et non pas des entreprises de transport en général. Jusqu'ici, les chemins de fer ont fait valoir leurs intérêts pour ainsi dire "par la voie hiérarchique". Sous le nouveau régime de responsabilités, ils devraient pouvoir le faire par des voies nouvelles.

27. Les dixième et onzième considérants n'appellent pas d'observations.

Article premier (disposition générale)

28. Cet article ne fait que répéter une partie du titre de la proposition de décision et ne renferme pas de règle de droit. Techniquement, il est ou incomplet, ou superflu. Il est proposé soit de le supprimer, soit de le compléter selon le titre qui sera choisi (cf. paragraphes 15 et 16 ci-dessus).

Article 2 (champ d'application)

29. La décision du Conseil doit s'appliquer, dans une première étape, aux six sociétés nationales de chemins de fer : S.N.C.B./N.M.B.S., D.B., S.N.C.F., F.S., C.F.L. et N.S.

30. Le paragraphe 2 semble interdire à la Commission, une fois écoulé le délai de trois ans, de présenter encore des propositions en vue d'étendre l'application de la directive à d'autres entreprises de chemins de fer. Cette restriction ne paraît pas justifiée. Il se pourrait en effet que, pendant ces trois années, la Commission ne juge pas utile de proposer des dispositions dans le sens indiqué, mais qu'à l'expiration de cette période, la situation change au point de rendre ces prescriptions nécessaires. Le paragraphe 2 devrait lui en laisser la possibilité. Il pourrait être complété comme suit : "Si la situation subit, après l'expiration de ce délai de trois ans, une modification substantielle qui rend nécessaires des dispositions au sens de ce paragraphe, la Commission soumet sans délai des propositions appropriées au Conseil."

Le représentant de la Commission était cependant convaincu que la formulation de ce paragraphe n'empêcherait pas la Commission de faire, passé même le délai de trois ans, des propositions concernant les réseaux privés. Aussi, votre commission renonce-t-elle à reprendre cette proposition de modification dans le texte de la résolution.

Article 3 (personnalité juridique et pouvoirs)

31. Dans le texte proposé de l'article 3, une singulière contradiction se fait jour entre la première phrase, qui est claire et formelle ("Chaque entreprise de chemins de fer doit être dotée de la personnalité juridique"), et le reste de l'article.

Ce texte sert-il simplement d'introduction ou de table de matière aux articles 4 à 22 qui suivent? Dans l'affirmative, le contenu de cet article aurait dû faire l'objet d'un considérant comme c'est d'ailleurs déjà en partie le cas. Si au contraire tout l'article 3 a, comme sa première phrase, un caractère directement normatif, il devrait être formulé avec plus de précision.

32. Tout d'abord, le paragraphe 1 devrait commencer comme suit : "Les dispositions des Etats membres qui définissent les relations entre l'Etat et l'entreprise de chemins de fer...". Le paragraphe 2 devrait, de même, commencer comme suit : "Les dispositions des Etats membres confèrent à l'entreprise de chemins de fer..., etc...".

33. Ensuite, la première phrase du premier paragraphe, celle qui a trait à la personnalité juridique, devrait être insérée dans le texte du deuxième alinéa. Celui-ci engloberait alors les quatre points suivants :

- la personnalité juridique,
- l'autonomie financière,
- l'autonomie de gestion,
- l'équilibre financier.

34. Enfin, il y aurait lieu de remplacer les mots "dans la mesure compatible" et "suffisante" par des termes plus précis ou par un renvoi à d'autres dispositions.

35. De même, au paragraphe 2, la formule "les plus étendus", trop imprécise, devrait être supprimée. Il conviendrait de parler de "pleins" pouvoirs, quitte à prévoir des exceptions à ceux-ci.

Etant donné que, dans les trois derniers tirets du paragraphe 2, les articles sont cités auxquels on se réfère, ils devraient l'être aussi dans les trois premiers tirets.

Article 4 (tutelle)

36. La version allemande de l'article 4 n'est pas formulée avec toute la rigueur voulue.

Il faudrait lire : "die Aufsicht über die Eisenbahn unternehmen" et non "die Aufsicht der Eisenbahn unternehmen". D'une façon générale, on peut remarquer que le texte allemand, visiblement traduit du français, nécessite une mise au point.

37. La formulation du deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 4 appelle quelques observations. En l'espèce, la Commission propose de donner aux Etats membres la possibilité de nommer les membres du Conseil d'administration, d'approuver le budget, etc. Ce passage est ainsi rédigé pour qu'il soit clair que dans les pays où actuellement ces fonctions ne sont pas assumées par les gouvernements, la situation ne doit pas subir de modification.

Dans son ensemble, cette disposition, ainsi que les paragraphes 2 et 3 de l'article 4 ont pour objet, selon le représentant de la Commission, de préciser surtout ce que les Etats membres ne peuvent pas faire. Dans ces conditions, votre commission approuve la rédaction du deuxième alinéa du paragraphe 1.

38. Il convient d'observer, à propos du paragraphe 2, qu'il n'est pas toujours possible d'exercer un contrôle seulement a posteriori. Il faudrait donc supprimer les mots "ne ... que".

39. La disposition contenue dans le paragraphe 3 a pour but d'assurer que, dans tous les pays, les entreprises ferroviaires se trouvent face à un seul interlocuteur, à une seule autorité et non, comme c'est le cas dans certains Etats, à une multitude d'administrations qui défendent les intérêts et les opinions les plus divers et font ainsi gravement obstacle à une programmation normale. Votre commission appuie cette façon de voir et voudrait même renforcer cette disposition en ajoutant (dans la version allemande) la précision qu'il s'agit bien d'une autorité unique. D'autre part, il ne faudrait pas exclure la possibilité de confier le contrôle purement comptable à une cour des comptes, c'est-à-dire à une autorité différente. C'est ce qu'il faudrait spécifier au paragraphe 3 qui devrait être complété en ce sens. Quoiqu'il en soit, il est préférable que les autorités qui exercent les pouvoirs de contrôle et de tutelle, ne soient pas celles qui vérifient les comptes.

Article 5 (conseil d'administration)

40. Le paragraphe 1 n'est pas bien rédigé - du moins dans sa traduction allemande - et contient une faute d'impression qui le rend incompréhensible ("leistung" au lieu de "leitung"). Votre commission est d'avis, en ce qui concerne la représentation au conseil d'administration, qu'il faudrait parler, non pas de "représentation du personnel", mais de "personnes", cela pour bien faire ressortir que ces représentants ne doivent pas nécessairement être élus au sein du personnel même. En outre, il ne faudrait pas fixer à l'avance le mode de scrutin en spécifiant que la représentation sera "élue par l'ensemble du personnel". Il convient de laisser aux réglementations nationales le soin d'appliquer, le cas échéant, des procédures d'élection plus indirectes.

41. Le paragraphe 1 deuxième alinéa établit certaines incompatibilités entre la qualité de membre du Conseil d'administration d'une compagnie ferroviaire et d'autres fonctions.

Il serait opportun d'ajouter : "ni des représentants d'entreprises fournissant du matériel ferroviaire". De même, il faudrait compléter la liste des incompatibilités par les représentants des associations des entreprises citées.

42. Le paragraphe 2, troisième tiret, confère au Conseil d'administration une position trop forte. Les Etats membres doivent avoir la possibilité de définir certains pouvoirs du directeur général (du comité de direction) également par voie légale.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer lorsque nous avons examiné les considérants, les compétences des divers organes pourraient être mises en concordance avec le droit applicable aux sociétés européennes aussitôt que le statut de celles-ci aura été adopté par les organes de la Communauté.

43. Le paragraphe 3 de l'article 5 n'appelle pas de remarques.

Article 6 (lignes directrices)

44. La proposition de règlement introduit dans le débat sur la politique des transports un terme nouveau : celui de "lignes directrices". Il doit y remplacer sans doute celui de "programme économique". Il impliquerait la recherche d'un système de planification souple. Les "lignes directrices" représenteraient un programme économique, non pas réalisable à tout prix, mais indiquant, avec toute la souplesse nécessaire, la direction de l'évolution.

45. Pas d'observations sur le paragraphe 2.

46. Il ne ressort pas clairement des paragraphes 3 et 4 si le deuxième alinéa du paragraphe 4 (obligation de dédommagement en cas de modification apportée aux lignes directrices par l'autorité de tutelle) s'applique uniquement dans le cas d'une modification a posteriori ou également dans le cadre de la procédure normale d'approbation.

Les observations faites à propos de l'article 4 valent également ici : il serait préférable de réunir les paragraphes 3 et 4 et de préciser qu'une obligation de compensation existe également dans le cadre de la procédure normale d'approbation lorsque l'autorité qui accorde cette approbation exige des modifications qui ont pour effet une détérioration de la situation financière de l'entreprise de chemin de fer. La Commission devrait examiner la possibilité de rédiger le texte dans ce sens sans risque d'équivoque.

47. Pas d'observations sur le paragraphe 5.

Article 7 (aliénation de biens)

48. Le texte est mal rédigé, du moins dans sa traduction allemande. Le paragraphe 1 doit se lire : "bewegliches und unbewegliches Anlagevermögen". Le paragraphe 2 devrait être conçu comme suit : "Les fonds provenant de telles réalisations devront être employés en vue d'accroître la rentabilité, notam-

ment par des investissements dans l'entreprise". Le texte actuel ("en vue d'améliorer leur rentabilité") autoriserait l'affectation de ces fonds au compte des profits, ce que cette disposition a, sans doute, précisément pour objet d'empêcher.

Article 8 (capitaux propres)

49. On ne peut que se féliciter de voir affirmée dans cette proposition la nécessité pour les entreprises de chemins de fer de disposer de suffisamment de capitaux propres. En effet, l'une des principales causes de la situation actuelle réside dans le fait que ces entreprises n'ont jamais été dotées de capitaux suffisants et ont toujours dû recourir à l'autofinancement.

Cet article peut être adopté sans modification.

Article 9 (charges des emprunts contractés antérieurement)

50. Le texte manque de clarté, du moins dans sa traduction allemande. Il convient sans doute de lire : "Les Etats membres prendront à leur compte le résidu total des charges financières (intérêts et remboursement du capital) des emprunts contractés par les chemins de fer, soit pour couvrir des dépenses d'actif immobilisé et des valeurs d'exploitation, soit pour couvrir les pertes annuelles de gestion qui auraient dû incomber à l'Etat si l'on avait procédé selon les dispositions de la présente décision.

Au cas où, en droit, ces engagements ne peuvent pas être repris, les Etats membres rembourseront aux entreprises de chemin de fer les dépenses occasionnées.

Entrent dans le calcul des engagements à assumer en vertu du présent article, tous les emprunts figurant au bilan des entreprises à la date de la notification de la présente décision."

51. Notons, à ce propos, que rien ne sert de faire assumer par les Etats membres l'obligation d'assurer l'équilibre budgétaire des chemins de fer, si ceux-ci doivent préalablement souscrire à des emprunts pour obtenir les capitaux manquants. Non seulement le service des intérêts devient plus lourd, mais encore, la plupart du temps, l'incidence sur le marché des capitaux est telle que les emprunts nécessaires aux investissements de rationalisation ne peuvent plus être contractés, ou ne le sont qu'à un coût plus élevé.

52. Le paragraphe 2 de l'article 9 pourrait éventuellement être supprimé, conformément à ce qui a été dit à propos du quatrième considérant (cf. paragraphe 20 ci-dessus). Comme il s'agit d'une question relevant uniquement de la technique législative, votre commission renonce à reprendre dans la résolution la proposition de supprimer ce texte.

Article 10 (financement)

53. Une mise au point, du moins de la version allemande, paraît nécessaire. Alors qu'à l'article 6 il est question de "Billigung von Leitsätzen", l'article 10 parle de "Genehmigung von Leitlinien".

Par ailleurs, il est question, à l'article 3 paragraphe 2 de la proposition de la Commission, de "programmes pluriannuels de développement" tandis que l'article 6 comme l'article 10 parlent de "programmes pluriannuels".

54. Sous cette réserve, la commission des transports peut approuver sans modifications le texte de l'article 10.

Article 11 (règles comptables)

55. De même qu'au cinquième considérant et à l'article 3, il faudrait lire à la première phrase de l'article 11, "aux autres entreprises industrielles, commerciales et de transport...".

56. Pour le reste, le texte peut être adopté tel quel.

Article 12 (budget et bilan)

57. Pas d'observations.

Article 13 (comptabilité)

58. La commission des transports se félicite de ce que la Commission ait l'intention d'imposer à l'ensemble des entreprises de chemin de fer un plan comptable normalisé. Ainsi, la mise en oeuvre de la politique commune des transports pourra désormais se fonder sur de meilleures informations.

En fait, coopérant sur une base volontaire dans le cadre de l'U.I.C., les chemins de fer ont déjà beaucoup progressé dans l'uniformisation de leurs comptabilités. L'incitation donnée par le Conseil de ministres de la Communauté semble néanmoins nécessaire pour que les derniers obstacles puissent être surmontés.

59. Cet article n'appelle pas d'autres observations.

Article 14 (politique tarifaire)

60. Pas d'observations.

Article 15 (participations)

61. Dans la version allemande, la rédaction de cet article prête à confusion. Elle devrait être calquée sur le texte français ("devront avoir la faculté", au lieu de "devraient avoir la faculté").

62. Sur le problème des participations et du recours à d'autres modes de transport, votre commission ne peut se rallier à l'avis de la Commission tel qu'il est formulé dans les articles 15 et 16 et dans l'exposé des motifs relatif à ces deux articles. Il existe bel et bien des raisons économiques valables de limiter l'activité des entreprises de chemins de fer, et de ne pas leur permettre des participations arbitraires à d'autres entreprises, ni n'importe quel recours à d'autres modes de transport. D'une part, il faut empêcher les chemins de fer de trop s'écarter de leur tâche propre, qui est

d'assurer les transports par rail et d'affecter, le cas échéant, des ressources publiques (provenant du financement de leur déficit) à des activités qui ne sont pas les leurs.

D'autre part, il faut éviter surtout, lorsque leur situation financière sera assainie, qu'ils n'emploient leurs ressources financières à s'assurer, par des participations et le recours à d'autres modes de transport, une position dominante sur le marché et à en éliminer leurs concurrents.

La politique commune des transports doit tendre à conférer aux chemins de fer, qui ne détiennent plus aujourd'hui le monopole des transports, une liberté d'action accrue sur le plan économique. Mais cette liberté d'action ne doit pas servir à reconquérir ce monopole.

63. C'est pourquoi il est nécessaire que les chemins de fer demeurent soumis à un contrôle, et cela même après la date indiquée dans la proposition de la Commission.

64. D'après cette proposition, ce contrôle doit s'effectuer par la voie d'une autorisation accordée selon des critères communautaires à établir. Lors de la définition de ces critères, il importera de veiller à ne pas instaurer une procédure trop lourde qui demanderait, pour chaque opération, une intervention des pouvoirs publics. Des autorisations globales pourraient être données, comme dans le cas de la Deutsche Bundesbahn, qui peut participer aux transports routiers dans la proportion maximale de 3 % des contingents admis.

65. Afin d'assurer que les chemins de fer soient traités sur un pied d'égalité dans les différents Etats membres, il convient de préciser, au paragraphe 2, que les critères qui seront arrêtés par le Conseil doivent être des critères communs.

Article 16 (recours à d'autres techniques de transport)

66. Comme nous l'avons déjà souligné à propos de l'article 15, le recours des entreprises de chemin de fer à d'autres modes de transport devrait toujours être subordonné à une autorisation de l'Etat, car le but de la politique commune des transports est de faire en sorte que la concurrence puisse véritablement jouer sur le marché des transports. Si les chemins de fer, en recourant à leurs propres camions ou bateaux, empiétaient trop sur le domaine d'autres modes de transport, le libre jeu de la concurrence pourrait être remis en question.

67. Un nouveau paragraphe 4, analogue au paragraphe 2 de l'article 15, devrait assurer l'égalité de traitement des entreprises de chemins de fer des différents Etats membres (voir les observations aux paragraphes 62, 63 et 64).

Article 17 (coopération des entreprises de chemins de fer)

68. La formule employée au paragraphe 1 semble trop faible. Les Etats membres devraient - tant que l'intégration des chemins de fer prévue au paragraphe 2 ne peut être envisagée - non seulement éliminer les obstacles à la coopération, mais encore faire progresser la coopération.

Il n'y a pas d'observations à faire sur les paragraphes 2, 3 et 4.

A propos de cet article, votre commission tient à préciser que le renforcement souhaité de la coopération entre les chemins de fer des Etats membres ne saurait être réalisé au détriment de la bonne coopération qui s'est instituée avec les chemins de fer des pays tiers. Au contraire, dans ce domaine également, le caractère ouvert de la Communauté doit être démontré. C'est pourquoi, la possibilité doit être donnée aux entreprises ferroviaires des pays tiers de participer à chaque occasion à des mesures prises dans le cadre de cette coopération. Cette possibilité devrait être prise en considération par les Etats membres et les organes de la Communauté lors de l'application de la présente directive.

Aussi, votre commission propose-t-elle d'inclure un paragraphe dans ce sens dans la proposition de résolution (paragraphe 3).

Article 18 (programme de recherche)

69. Votre commission accueille avec satisfaction la proposition de la Commission relative au financement communautaire d'un programme de recherche. Cependant, cette mesure n'a de raison d'être que s'il s'agit d'un programme de recherche commun.

Charger les chemins de fer de programmes de recherche qu'ils n'auraient pas décidés eux-mêmes, serait contraire aux intentions politiques de la décision qui vise à leur octroyer une plus grande mobilité sur le plan commercial. Si les pouvoirs publics leur imposent des programmes de recherche, ceux-ci doivent faire l'objet de la procédure de remboursement inhérente à l'exécution de charges de caractère public. Pour votre commission, ce principe est tellement évident qu'elle renonce à proposer une modification en ce sens au texte de la décision.

Article 19 (politique du personnel)

70. Pas d'observations.

Article 20 (représentation des intérêts)

71. Le droit "de faire valoir des intérêts par des moyens appropriés" ne suffit pas pour réaliser effectivement les buts politiques de cette décision. Un organe d'arbitrage est indispensable entre le chemin de fer et l'Etat. C'est pourquoi un droit de recours doit être prévu devant la juridiction administrative.

Article 21 (rapport global de la Commission)

72. Au paragraphe 2 de cet article, il faudrait préciser à qui doivent être adressées les propositions que la Commission doit présenter.

Article 22 (programmes des Etats membres)

73. Pas d'observations sur le paragraphe 1.

74. La Commission proposera la date à laquelle toutes les entreprises de chemin de fer devront avoir réalisé leur équilibre financier. Cette disposition semble peu réaliste. Même si toutes les mesures sont prises qui peuvent l'être pour normaliser les comptes, pour libérer les chemins de fer des charges inhérentes à la notion de service public, pour leur verser les aides auxquelles ils peuvent prétendre et pour réformer les règles régissant les relations financières entre l'Etat et le rail, l'établissement de l'équilibre financier demeure tributaire de facteurs qui ne peuvent être entièrement contrôlés ainsi que des cas de force majeure : conjoncture économique, récoltes, grèves de cheminots ou d'autres travailleurs, etc. C'est pourquoi il conviendrait de trouver une formule plus prudente. En tout cas, des précautions doivent être prises pour l'éventualité où les délais ne pourraient pas être respectés.

75. Pas d'observations sur le paragraphe 3.

Article 23 (dispositions d'exécution arrêtées par les Etats membres)

76. Cet article n'appelle pas d'observations, si ce n'est que le texte allemand de la proposition a conservé, manifestement d'une ancienne version, le mot "Richtlinie" (directive) au lieu de "Entscheidung" (décision).

On peut d'ailleurs se poser la question : la meilleure forme juridique à donner à cette proposition de la Commission est-elle celle d'une décision ou celle d'une directive ?

77. On sait que, conformément à l'article 189 du traité instituant la C.E.E., les directives et les décisions sont également obligatoires.

Mais la directive ne lie tout Etat membre destinataire que "quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens", tandis que la décision est obligatoire dans tous ses éléments.

Une proposition ne sera donc coulée dans la forme juridique de la directive que lorsqu'elle formule exclusivement des objectifs et reste muette sur la "forme" et les "moyens". Etant donné que de nombreuses dispositions de la proposition en cause définissent concrètement des formes et des moyens - il ne saurait d'ailleurs en être autrement - il a bien fallu choisir la forme juridique de la décision (bien que, naturellement, certaines dispositions se contentent d'énoncer des objectifs).

Article 24 (mesures arrêtées par le Conseil en vertu de la décision)

78. Votre commission appuie la proposition de la Commission tendant à faire statuer le Conseil à la majorité qualifiée sur les mesures qu'il arrêtera en vertu de la décision. Mais il faudrait énumérer les différentes dispositions pour préciser les mesures qui sont visées. L'article 17 paragraphe 3 prévoit également des mesures du Conseil, que la Commission ne devrait sans doute pas inclure dans la catégorie de celles qui doivent être arrêtées à la majorité qualifiée (intégration des chemins de fer).

79. A propos du mot "Richtlinien" qui figure, sans doute par erreur, dans le texte allemand de cet article, voir les paragraphes 75 et 76.

Article 25 (destinataires)

80. Voir, pour le texte allemand, les paragraphes 75 et 76.

81. Sous réserve des modifications énumérées ci-dessus, votre commission approuve la proposition de la Commission.

b) Sur la proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer (Doc. 121/71, Partie II)

82. La proposition examinée a pour objet la mise en oeuvre des dispositions de l'article 4, paragraphe 4, quatrième alinéa du règlement n° 1192/69 du Conseil, du 26 juin 1969.

Elle soumet à des règles communes les catégories de charges IX à XV suivantes :

- obligation de maintenir du personnel excédant les besoins de l'entreprise (catégorie IX) ;
- mesures en faveur du personnel, imposées par l'Etat, à titre de reconnaissance nationale, dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport (catégorie X) ;

- indemnités en faveur du personnel imposées aux entreprises de chemins de fer et non aux entreprises des autres modes de transport (catégorie XI) ;
- dépenses de caractère social supportées, notamment, au titre des soins de santé par les entreprises de chemins de fer, différentes de celles qu'elles supporteraient si elles devaient cotiser dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport (catégorie XII) ;
- charges résultant du maintien, imposé par l'Etat, d'ateliers ou autres établissements dans des conditions non conformes à une gestion commerciale de l'entreprise de chemins de fer (catégorie XIII) ;
- conditions imposées pour les marchés publics de travaux et de fournitures (catégorie XIV) ;
- charges financières résultant du défaut de normalisation dans le passé (catégorie XV).

83. La commission des transports approuve telles quelles les propositions de la Commission.