



**COUNCIL OF  
THE EUROPEAN UNION**

**Brussels, 18 April 2013**

**8392/13**

---

---

**Interinstitutional File:  
2013/0029 (COD)**

---

---

**TRANS 154  
CODEC 800  
INST 171  
PARLNAT 83**

**COVER NOTE**

---

from: the French Senate  
date of receipt: 2 April 2013  
to: General Secretariat of the Council of the European Union

---

Subject: Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area, as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure  
**[doc. 5985/13 - COM (2013) 29 final]**  
- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality<sup>1</sup>

---

Delegations will find annexed a copy of the above letter.

---

---

<sup>1</sup> Translation(s) of the opinion may be available at the Interparliamentary EU information exchange site IPEX at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>

N° 125  
**S É N A T**

Le 2 avril 2013

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

**ATTENTION**

**DOCUMENT PROVISOIRE**

*Seule l'impression définitive a valeur de texte authentique*

**RÉSOLUTION EUROPÉENNE**  
**PORTANT AVIS MOTIVÉ**

*sur la conformité au principe de subsidiarité de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un **espace ferroviaire unique européen**, en ce qui concerne l'**ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer** et la **gouvernance de l'infrastructure ferroviaire**.*

*Est devenue résolution du Sénat, conformément à l'article 73 octies, alinéas 4 et 5, du Règlement du Sénat, la résolution adoptée par la commission du développement durable dont la teneur suit :*

---

Voir les numéros :

Sénat : 410 (2012-2013).

La proposition de directive COM (2013) 29 final, qui fait partie de textes dénommés « quatrième paquet ferroviaire » par la Commission européenne, poursuit un double objectif :

– organiser l'ouverture à la concurrence des transports intérieurs de passagers au sein des États membres de l'Union européenne à l'horizon 2019 ;

– réformer la gouvernance des systèmes ferroviaires nationaux pour éliminer toute entrave à la concurrence imputable à des institutionnels entre gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et opérateurs historiques de transports.

Vu l'article 88-6 de la Constitution,

Le Sénat fait les observations suivantes :

– l'article 5 du traité sur l'Union européenne dispose que l'Union ne peut intervenir, en vertu du principe de subsidiarité, que « si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union » ; cela implique d'examiner non seulement si l'objectif de l'action envisagée peut être mieux réalisé au niveau communautaire, mais également si l'intensité de l'action entreprise n'excède pas la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif que cette action vise à réaliser ;

– la rédaction proposée par la Commission européenne pour le nouvel article 7 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen, tend implicitement, en son alinéa 5, à interdire la création de toute entreprise ferroviaire verticalement intégrée après l'entrée en vigueur de la nouvelle directive ;

– la volonté d'harmoniser la gouvernance du réseau ferroviaire au sein des États membres doit certes être approuvée, mais elle devrait conduire à instaurer pour tous les États membres un cadre identique incluant la faculté de supprimer ou

de créer des structures intégrées, dans le respect des obligations fixées aux articles 7 *bis* à 7 *quater* de la proposition de directive ;

– par suite, l'interdiction posée à l'article 7, alinéa 5, excède la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif à réaliser, l'action des États membres étant suffisante ;

– l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires de passagers à l'horizon 2019 doit être symétrique sur les marchés des États membres, alors que l'article 7 *quater* proposé pour la directive 2012/34/UE précitée, dispose en son alinéa premier que la Commission européenne sera dotée d'un pouvoir souverain d'appréciation lui permettant d'interdire à tout opérateur membre d'une entreprise verticalement intégrée de proposer des services ferroviaires de voyageurs hors des frontières d'origine, alors même que le fonctionnement de ladite entreprise n'aurait soulevé aucune objection jusque-là ;

– un tel pouvoir d'appréciation créerait pour les opérateurs une incertitude juridique dénuée de justification, si bien que le dispositif proposé par la Commission européenne excède la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif à réaliser.

Le Sénat estime, en conséquence, que les articles 7, alinéa 5, et 7 *quater*, alinéa premier, de la proposition de directive COM (2013) 29 final, modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, ne respectent pas, dans leur rédaction actuelle, l'article 5 du traité sur l'Union européenne et le protocole n° 2 annexé à ce traité.

*Devenue résolution du Sénat le 2 avril 2013.*

*Le Président,*

*Signé : Jean-Pierre BEL*