

PARLEMENT EUROPÉEN

DOCUMENTS DE SÉANCE

1968 - 1969

18 NOVEMBRE 1968

DOCUMENT 150

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition
de la Commission des Communautés européennes
au Conseil (doc. 3/68) concernant
un règlement relatif aux règles communes pour la
normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

Rapporteur: M. Faller

Le 28 février 1968, la Commission des Communautés européennes a soumis au Conseil une proposition concernant un règlement relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer. Le Conseil, lors de sa session du 9 mars 1968, a décidé de demander l'avis du Parlement européen, conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E.

La proposition de la Commission a été distribuée le 12 mars 1968 en tant que document de séance sous le numéro 3/68 et renvoyée à la commission des transports.

La commission des transports a désigné M. Faller comme rapporteur au cours de sa réunion du 5 avril 1968.

Elle a examiné le projet de rapport au cours de ses réunions du 14 juin et du 19 septembre 1968.

Le 14 octobre 1968, elle a adopté à l'unanimité la proposition de résolution et son exposé des motifs.

Étaient présents : MM. Posthumus, président, Brunhes, vice-président, Faller, rapporteur, Apel, Berkhouwer (suppléant M. Van Offelen), Boertien, Bousquet, Carcaterra, Cousté, De Gryse, Fellermaier, Jozeau-Marigné, Lucius (suppléant M. Cerulli Irelli), Memmel, Raedts (suppléant M. Ferrari).

Sommaire

A — Proposition de résolution	3	IV — Normalisation des comptes des coûts d'infrastructure et des charges fiscales	26
B — Exposé des motifs	24	V — Normalisation par compensation ou élimination des anomalies?	27
I — Introduction	24	VI — Examen des différentes dispositions de la proposition de règlement	27
II — Définition et objectifs de la normalisation des comptes	24		
III — Place et portée de la proposition de règlement dans le cadre de la politique commune des transports ...	25		

A

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

Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant un règlement relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

Le Parlement européen,

- vu la proposition 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. 3/68),
- vu le rapport de la commission des transports (doc. 150/68),

1. Invite la Commission à faire siennes les modifications suivantes, conformément au deuxième alinéa de l'article 149 du traité instituant la C.E.E. ;

2. Insiste pour que soit résolu au plus tôt le problème de la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer qui concernent les charges d'infrastructure et les charges fiscales ;

3. Invite la Commission à soumettre au Conseil des propositions visant à éliminer, selon des procédures communes, les causes des situations donnant lieu à normalisation sans qu'il soit porté atteinte à la sécurité des transports et à la situation sociale du personnel des chemins de fer ;

4. 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 48 du 16 mai 1968, p. 11.

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS
EUROPÉENNES

TEXTE MODIFIÉ

Proposition de règlement du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 75, 92 et 94,

vu la décision n° 65-271/CEE du Conseil, du 13 mai 1965 ⁽¹⁾, et notamment ses articles 7 et 14,

⁽¹⁾ J.O. n° 88 du 24 mai 1965, p. 1500/65.

vu la proposition de la Commission,
vu l'avis du Parlement européen,
vu l'avis du Comité économique et social,

considérant qu'un des objectifs de la politique commune des transports est l'élimination des disparités qui se manifestent, du fait des pouvoirs publics, par l'imposition de charges ou par l'octroi d'avantages aux entreprises de chemin de fer et qui sont, par conséquent, de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence ;

considérant qu'il est nécessaire, dès lors, d'éliminer les effets provoqués par ces charges ou avantages, afin de placer les entreprises de chemin de fer sur un pied d'égalité concurrentielle avec les entreprises des autres modes de transport ;

considérant que cette égalité de traitement doit être poursuivie, dans le cadre d'une normalisation des comptes, par une compensation financière des effets provoqués par ces charges ou avantages ;

considérant que, pour y parvenir, il faut d'abord, par rapport à la situation dans laquelle se trouveraient les entreprises de chemin de fer si elles étaient dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport, déterminer tant les charges qui pèsent sur elles que les avantages dont elles bénéficient ;

considérant qu'il y a lieu, pour cette détermination, de définir les situations sur lesquelles doit porter l'opération de normalisation ; qu'il convient de couvrir toutes les situations de fait existant dans les États membres, à l'exception, d'une part, des obligations de service public qui sont visées par le règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif à l'action des États 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 (1), et, d'autre part, des disparités se présentant dans le domaine des charges d'infrastructure et des charges fiscales dans le régime des trois modes de transport, disparités qui sont destinées à être éliminées dans le cadre des solutions envisagées en matière de tarification de l'infrastructure et à l'occasion de l'aménagement de la fiscalité générale et spécifique des transports ;

considérant que, chaque situation de normalisation représentant un cas particulier, il convient de fixer pour chacun de ces cas le champ d'application et les principes de calcul à appliquer pour la détermination des charges ou avantages imposés ou accordés aux entreprises de chemin de fer ;

considérant que, pour déterminer le montant de ces charges ou avantages, une comparaison est en principe nécessaire entre le régime appliqué aux

(1) Proposition de la Commission au Conseil (J.O. n° 248 du 13 octobre 1967, p.12).

entreprises de chemin de fer et celui appliqué aux entreprises privées des autres modes de transport ;

considérant que la détermination, pour les catégories de normalisation fixées, d'une charge ou d'un avantage doit entraîner, pour l'entreprise ou pour l'autorité publique, suivant le cas, un droit à compensation ;

considérant que les entreprises de chemin de fer supportent généralement plus de charges qu'elles ne bénéficient d'avantages et qu'elles peuvent, en outre, fournir facilement les éléments comptables nécessaires pour la détermination de ces charges ou avantages, il est opportun de leur accorder un droit d'initiative en la matière, tout en laissant aux autorités compétentes des États membres le soin d'examiner les éléments fournis dans la demande des entreprises et de les modifier ou de les compléter s'il y a lieu ; qu'il convient d'impartir un délai à ces autorités pour prendre leur décision ;

considérant que, le paiement des compensations étant lié à la préparation du budget de l'État ou des autorités compétentes, ainsi qu'à celui des entreprises de chemin de fer, il est utile de fixer des dispositions particulières pour le paiement des montants prévisionnels et la liquidation du solde ;

considérant que, pour la clarté des comptes et dans le but de donner une publicité appropriée à la normalisation des comptes, il convient de prescrire que les montants des compensations accordés au titre de la normalisation des comptes figurent dans un tableau annexé au bilan ;

considérant qu'il importe de donner aux autorités compétentes un délai suffisant pour examiner la première demande de normalisation en raison de la complexité que présente la première application des dispositions nouvelles instaurées par le présent règlement ;

considérant que, pour pouvoir, d'une part, suivre l'application des dispositions du présent règlement dans les États membres et pour en assurer l'uniformité et, d'autre part, proposer les modifications ou compléments au présent règlement nécessités par les circonstances, la Commission doit être tenue informée par les États membres des dispositions à prendre pour l'exécution du présent règlement ;

considérant qu'il est nécessaire d'harmoniser les dispositions prises en application de l'article 9 de la décision du Conseil n° 65/271/CEE avec les dispositions du présent règlement, afin d'éviter des controverses quant à l'application simultanée de ces deux règlements ;

considérant que la réalisation de la politique commune des transports n'exige pas l'application immédiate des dispositions du présent règlement

aux entreprises de chemin de fer autres que les six grandes entreprises de chemin de fer dans les six États membres, en raison du caractère de ces entreprises, notamment à l'égard des conditions de concurrence dans les transports, ainsi que de la nécessité de procéder progressivement à la mise en œuvre de cette politique commune ;

considérant que l'opération de normalisation ne dispense pas les États membres d'éliminer eux-mêmes, dans toute la mesure du possible, les causes de distorsions existantes ; qu'ils doivent néanmoins, par cette action, ne pas rendre moins favorable, en droit ou en fait, la situation du personnel des entreprises de chemin de fer et ne pas constituer d'obstacle ou de frein à l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

I — Définitions et champ d'application

Article 1

1. Les comptes des entreprises de chemin de fer sont normalisés selon les règles communes énoncées au présent règlement.
2. Les compensations financières, que la normalisation des comptes prévue au paragraphe 1 est susceptible d'entraîner, sont effectuées, à partir du 1^{er} janvier 1969 ⁽¹⁾, selon les méthodes communes énoncées au présent règlement.

Article 1

1. inchangé
2. Les compensations financières que la normalisation des comptes prévue au paragraphe 1 est susceptible d'entraîner, sont effectuées à partir du ... ⁽¹⁾, selon les méthodes communes énoncées au présent règlement.

Article 2

1. Au sens du présent règlement, la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer consiste :
 - a) à déterminer, par rapport à la situation dans laquelle elles se trouveraient si elles étaient dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport, tant les charges qui pèsent sur elles que les avantages dont elles bénéficient et qui résultent des dispositions législatives, réglementaires ou administratives ;
 - b) à compenser financièrement les charges et les avantages qui ressortent de la détermination prévue au paragraphe a.
2. La normalisation des comptes, au sens du présent règlement, ne vise pas les obligations de service public imposées par les États membres au sens du règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif à

⁽¹⁾ Cette date résulte de l'article 7 de la décision du Conseil n° 65/271/CEE du 13 mai 1965.

⁽¹⁾ Un an après publication du présent règlement.

l'action des États 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.

Article 3

1. Les entreprises de chemin de fer auxquelles s'applique le présent règlement sont :

- Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.)
- Deutsche Bundesbahn (DB)
- Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.)
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS)
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (C.F.L.)
- Naamloze Vennootschap der Nederlandsche Spoorwegen (NS)

2. La Commission présentera au Conseil, avant le ... (trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement), les dispositions qu'elle estimera nécessaires, en vue d'étendre l'application du présent règlement à d'autres entreprises effectuant des transports par chemin de fer.

Article 4

Font l'objet de la normalisation des comptes visée au présent règlement les catégories de charges ou avantages suivants :

- I. L'obligation d'occuper un personnel en excédent des besoins de l'entreprise ;
- II. La majoration imposée de salaires ou de charges patronales ou sociales consistant en :
 - a) mesures en faveur du personnel, imposées par l'État à titre de reconnaissance nationale, dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport ;
 - b) indemnités prises en charge par l'État pour les entreprises des autres modes de transport ;
 - c) indemnités imposées aux entreprises de chemin de fer et non aux entreprises des autres modes de transport ;
 - d) majoration des rémunérations décidée par le gouvernement d'un État membre avec effet rétroactif ;
- III. Les dépenses de caractère social, supportées notamment au titre de soins de santé et des allocations familiales par les entreprises de

Article 4

Font l'objet de la normalisation des comptes visée au présent règlement les catégories de charges ou avantages suivants :

- I. inchangé
- II. inchangé
- III. inchangé

chemin de fer, différentes de celles qu'elles supporteraient si elles devaient cotiser dans les mêmes conditions que les entreprises des autres modes de transport ;

- | | |
|--|---|
| IV. Les charges de retraites et pensions supportées par les entreprises de chemin de fer dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les entreprises des autres modes de transport ; | IV. inchangé |
| V. La prise en charge par les entreprises de chemin de fer des dépenses relatives aux ouvrages de croisement ; | V. inchangé |
| VI. Le retard imposé par les autorités compétentes dans le renouvellement et l'entretien ; | VI. inchangé |
| VII. Les charges résultant du maintien, imposé par l'État, d'ateliers ou autres établissements dans des conditions non conformes à une gestion commerciale de l'entreprise de chemin de fer ; | VII. inchangé |
| VIII. Les conditions imposées pour les marchés publics de travaux et de fournitures ; | VIII. inchangé |
| IX. Les charges de reconstruction ou de remplacement, à la suite de dommages de guerre, supportées par l'entreprise de chemin de fer et qui auraient dû incomber à l'État ; | IX. inchangé |
| X. Les conditions d'emprunt particulières faites aux entreprises de chemin de fer ; | X. Les conditions d'emprunt particulières faites aux entreprises de chemin de fer, dans la mesure où elles ne relèvent pas des points IX et XI ; |
| XI. Les charges financières résultant du défaut de normalisation dans le passé. | XI. inchangé |

II — Règles communes de normalisation et de compensation

Article 5

1. Les charges ou avantages des entreprises de chemin de fer devant faire l'objet de la normalisation sont déterminés sur la base des dispositions prescrites, respectivement pour chacune des catégories de normalisation, par les annexes I à XI qui font partie intégrante du présent règlement.

2. Lorsque pour une catégorie à normaliser, le régime appliqué aux entreprises de chemin de fer est comparé à celui des autres modes de transport, la comparaison ne se fait qu'avec les entreprises privées des autres modes de transport.

Article 6

1. Le montant brut des compensations est déterminé pour chaque catégorie de normalisation en appliquant les principes de calcul indiqués dans l'annexe correspondant à la catégorie concernée.

Le montant net est obtenu par l'élimination de toute somme faisant double emploi dans les éléments du calcul des montants bruts pour les diverses catégories.

2. Lorsque le calcul effectué conformément aux dispositions reprises en annexe pour chaque catégorie de normalisation fait apparaître une charge pour l'entreprise de chemin de fer, celle-ci a droit à une compensation financière de la part de l'autorité publique.

Lorsque ce calcul fait apparaître un avantage pour l'entreprise de chemin de fer, celle-ci lui doit une compensation financière.

Article 7

1. Les entreprises de chemin de fer présentent chaque année aux autorités compétentes une demande de normalisation en application des dispositions du présent règlement.

2. Cette demande comporte :

- a) d'une part, les éléments, calculés en fonction des dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur au moment de la présentation de la demande, pour l'exercice budgétaire suivant ;
- b) d'autre part, les éléments nécessaires à la rectification des montants payés à titre prévisionnel pour l'exercice dont les résultats définitifs sont connus.

3. Cette demande, qui doit être introduite en temps opportun pour permettre l'inscription des crédits nécessaires au budget de l'autorité publique, contient toutes les justifications utiles concernant, notamment :

- a) les charges ou avantages pour chaque catégorie de normalisation ;
- b) la méthode de calcul appliquée pour chaque catégorie considérée ;
- c) les montants bruts et nets visés à l'article 6, paragraphe 1, pour chaque catégorie considérée. Pour ce qui concerne l'établissement des prévisions visées au paragraphe 2 a, ces montants sont calculés sur la base des données comptables du dernier exercice dont les résultats sont définitifs, et compte tenu des modifications intervenues dans chaque catégorie de normalisation jusqu'à la présentation de la demande.

Article 8

1. Les autorités compétentes des États membres examinent les éléments qui ont servi de base pour l'établissement de la demande de l'entreprise de chemin de fer.

2. Après avoir donné à l'entreprise intéressée la possibilité de présenter ses observations, les autorités compétentes des États membres peuvent :

- modifier les montants des compensations et d'autres éléments de la demande lorsque les dispositions du présent règlement ne sont pas observées ;
- inclure dans la demande d'autres charges ou avantages résultant d'une des catégories prévues à l'article 4.

3. Les autorités compétentes décident le montant prévisionnel de la compensation pour l'exercice suivant ainsi que le montant définitif de la compensation pour l'exercice antérieur dont le résultat final est connu. Cette décision indique également les éléments de calcul qui ont servi à déterminer ces montants.

4. Les autorités compétentes notifient leur décision à l'entreprise de chemin de fer dans un délai de trois mois après réception de la demande.

Si les autorités compétentes ne prennent pas de décision dans ce délai, la demande de l'entreprise est considérée comme approuvée.

Article 9

Les États membres paient le montant prévisionnel des compensations, fixé en vertu de l'article 8, au cours de l'exercice budgétaire pour lequel a été établie la prévision.

Au cours de ce même exercice, les États membres paient ou perçoivent le solde de la compensation résultant de la différence entre le montant définitif de la compensation et les montants prévisionnels déjà payés au même titre pour l'exercice antérieur définitivement clôturé.

Article 10

1. Les montants des compensations financières pour chaque catégorie de normalisation figurent dans un tableau annexé au bilan annuel de l'entreprise de chemin de fer. Ce tableau contient les montants des compensations financières respectivement perçus à titre prévisionnel et perçus ou payés en liquidation du solde suivant les dispositions prévues à l'article 9.

Ce tableau contient également, pour chaque obligation de service public, les montants des

compensations accordés en application des dispositions du règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif à l'action des États 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.

2. Le montant total des compensations perçu en vertu de la normalisation des comptes et des compensations perçues au titre des obligations de service public est inscrit au compte d'exploitation ou au compte des profits et pertes de l'entreprise de chemin de fer, selon les dispositions nationales en vigueur.

III — Dispositions transitoires et finales

Article 11

1. Par dérogation aux dispositions de l'article 7, les entreprises de chemin de fer présentent aux autorités compétentes des États membres, dès l'entrée en vigueur du présent règlement, une demande couvrant la période comprise entre le 1^{er} janvier 1969 et le 31 décembre ... (année de mise en vigueur du règlement).

2. Par dérogation aux dispositions de l'article 8, paragraphe 4, les autorités compétentes notifient leur décision dans un délai de six mois après réception de la demande visée au paragraphe 1.

Article 12

Les décisions des autorités compétentes des États membres prises en application des dispositions du présent règlement sont motivées et font l'objet d'une publication officielle.

Article 13

Les États membres assurent aux entreprises de chemin de fer la garantie d'un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions prises en application des dispositions du présent règlement.

Article 14

1. La Commission peut demander aux États membres tous renseignements utiles sur l'application du présent règlement. La Commission procède à une consultation des États membres intéressés lorsqu'elle l'estime nécessaire.

2. Les compensations octroyées en vertu de l'article 6 du présent règlement sont soumises à la procédure prescrite par l'article 7 du règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif aux aides accordées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Article 15

1. Les États membres arrêtent les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

2. Les États membres communiquent en temps utile à la Commission les projets de dispositions législatives, réglementaires ou administratives visées au paragraphe 1. La Commission s'assure que les dispositions des projets des États membres satisfont aux prescriptions du présent règlement. Elle peut adresser à l'État membre intéressé une recommandation ou un avis dans les trente jours de la réception de la communication.

La Commission peut, avec l'accord de l'État membre intéressé, prolonger ce délai.

3. Si un État membre le demande ou si elle l'estime opportun, la Commission procède à une consultation avec les États membres intéressés sur les projets visés au paragraphe 2.

4. Les États membres ne mettent en vigueur les dispositions visées au paragraphe 1 qu'après que la Commission a formulé sa recommandation ou son avis ou à l'expiration des délais prévus au paragraphe 2.

Article 16

Le paragraphe 1 de l'article 3 du règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif aux aides accordées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable est abrogé et remplacé par le paragraphe suivant :

« 1. A l'exclusion des *entreprises de chemin de fer auxquelles* s'applique le règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer et pour lesquelles des compensations financières doivent être accordées dans les conditions définies par ce règlement, des aides peuvent, notamment, être accordées dans les conditions fixées par l'article 2, aux entreprises de transport pour compenser le supplément de charges qu'elles supportent par rapport à d'autres entreprises de transport et résultant de

- a) l'obligation d'occuper un personnel excédant les besoins de l'entreprise ;
- b) l'obligation d'accorder à leur personnel certains avantages sociaux allant au delà de ceux des autres modes de transport ;
- c) l'obligation d'accorder à leur personnel des régimes spéciaux de pensions et de retraites plus favorables que ceux des autres modes de transport ;

Article 16

Le paragraphe 1 de l'article 3 du règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif aux aides accordées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable est abrogé et remplacé par le paragraphe suivant :

« 1. A l'exclusion des **cas auxquels** s'applique le règlement n° ... du Conseil, du ..., relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer et pour lesquelles des compensations financières doivent être accordées dans les conditions définies par ce règlement, des aides peuvent, notamment, être accordées dans les conditions fixées par l'article 2, aux entreprises de transport pour compenser le supplément de charges qu'elles supportent par rapport à d'autres entreprises de transport et résultant de

- a) inchangé
- b) inchangé
- c) inchangé

d) la prise en charge des dépenses d'installations de sécurité communes à plusieurs modes de transport. »

d) inchangé

Article 17

Le présent règlement entre en vigueur le ... (un an après sa publication au Journal officiel des Communautés européennes).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

ANNEXE I

CATÉGORIE I:

L'OBLIGATION D'OCCUPER UN PERSONNEL EN EXCÉDENT DES BESOINS DE L'ENTREPRISE

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue :

- a) de recruter du personnel excédant ses besoins réels ;
- b) de maintenir en activité du personnel excédentaire dont le licenciement serait possible en vertu des dispositions concernant le personnel ;
- c) du fait du statut du personnel, de ne pas licencier du personnel libéré par des mesures de rationalisation de l'exploitation et dont l'utilisation à d'autres tâches dans l'entreprise ne se justifie pas.

B — Principes de calcul

La charge qui résulte du maintien en activité du personnel excédentaire est fonction du nombre de personnes intéressées par la mesure considérée.

Pour le cas a) : Les dépenses afférentes au personnel recruté en excédent des besoins de l'entreprise sont compensées par les autorités compétentes aussi longtemps que ce personnel demeure excédentaire.

Pour le cas b) : Le nombre de personnes à licencier est proposé par l'entreprise. Le nombre de personnes maintenues en service est fixé par décision de l'autorité compétente. Les dépenses afférentes à ce personnel sont compensées aussi longtemps que ce personnel demeure excédentaire.

Pour le cas c) : Le nombre de personnes excédentaires à prendre en considération pour le calcul est indiqué par l'entreprise de chemin de fer. Ce nombre est égal au nombre de personnes libérées par les mesures de rationalisation, compte tenu de la possibilité de replacer ce personnel, dans l'année où les mesures de rationalisation prendront effet, dans les postes devenus libres par des départs en retraite ou dans des postes nouvellement créés.

Le montant de la charge qui en résulte correspond à la somme des salaires, indemnités et charges sociales de chaque personne maintenue en service ou de chaque catégorie homogène de personnes. Dans ce dernier cas, le montant peut être calculé sur la base de la charge moyenne afférente à chaque catégorie homogène de personnes.

ANNEXE II

CATÉGORIE II :

MAJORATION IMPOSÉE DE SALAIRES OU DE CHARGES PATRONALES OU SOCIALES

Chapitre I

**Mesures en faveur du personnel, imposées par l'État,
à titre de reconnaissance nationale, dans des conditions
différentes de celles en vigueur pour les entreprises
des autres modes de transport**

A — Champ d'application

Ce chapitre vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue de prendre en faveur du personnel, pour temps de service passés sous les drapeaux, ou du personnel ayant des titres à la reconnaissance nationale, des mesures particulières telles que indemnités, bonifications d'ancienneté, promotions supplémentaires ou congés spéciaux.

B — Principes de calcul

L'indemnité compensatrice correspond au montant des avantages particuliers imposés à l'entreprise en faveur du personnel en question.

En ce qui concerne les promotions supplémentaires, n'entrent en ligne de compte que celles qui sont données en excédent des postes fixés à l'organigramme.

L'indemnité compensatrice peut être calculée de deux façons différentes, selon l'importance numérique de l'effectif en cause :

a) le calcul se fait cas par cas, ou

- b) par catégories homogènes de personnes intéressées, en déterminant pour chaque catégorie l'accroissement moyen des charges par personne et le nombre annuel de bénéficiaires.

Chapitre 2

Indemnités prises en charge par l'État pour les entreprises des autres modes de transport

A — Champ d'application

Ce chapitre vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer supporte elle-même certaines indemnités qui sont prises entièrement en charge par l'État pour les entreprises des autres modes de transport. Ces indemnités consistent, notamment, en allocations pour la réparation de dommages résultant d'accidents du travail ou en allocations spéciales pour enfants aux travailleurs.

B — Principes de calcul

L'indemnité compensatrice correspond au montant que l'État aurait pris en charge s'il s'était agi d'une entreprise d'un autre mode de transport.

Chapitre 3

Indemnités imposées aux entreprises de chemin de fer et non aux entreprises des autres modes de transport

A — Champ d'application

Ce chapitre vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue d'accorder à tout ou partie de son personnel en activité le versement d'allocations qui ne sont pas imposées aux entreprises des autres modes de transport. Ces allocations comprennent, notamment, les allocations familiales supplémentaires ou le pécule de vacances complémentaire.

B — Principes de calcul

L'indemnité compensatrice est égale au montant des charges imposées à l'entreprise.

Chapitre 4

Majoration des rémunérations décidée par le gouvernement d'un État membre avec effet rétroactif

A — Champ d'application

Ce chapitre vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin

de fer est tenue de majorer, avec effet rétroactif, les rémunérations de son personnel sans que le montant de la rétroactivité puisse être pris en considération dans le prix de vente et pour autant que des charges analogues ne sont pas assumées par les entreprises des autres modes de transport.

B — Principes de calcul

En cas de majoration des rémunérations avec effet rétroactif, décidée par le gouvernement d'un État membre sans que le montant de la rétroactivité puisse être récupéré sur le prix de vente et sans que des charges analogues soient assumées par les entreprises des autres modes de transport, la charge doit être supportée intégralement par l'État.

L'indemnité compensatoire correspond au montant de cette charge qui est calculée sur la base des éléments fournis par la comptabilité de l'entreprise de chemin de fer.

ANNEXE III

CATÉGORIE III :

DÉPENSES DE CARACTÈRE SOCIAL, SUPPORTÉES NOTAMMENT AU TITRE DES SOINS DE SANTÉ ET DES ALLOCATIONS FAMILIALES PAR LES ENTREPRISES DE CHEMIN DE FER, DIFFÉRENTES DE CELLES QU'ELLES SUPPORTERAIENT SI ELLES DEVAIENT COTISER DANS LES MÊMES CONDITIONS QUE LES ENTREPRISES DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue d'assurer directement ou par l'intermédiaire d'un organisme spécialisé certaines prestations, telles que les allocations familiales ou les soins de santé.

B — Principes de calcul

L'indemnité compensatrice correspond à la différence entre le montant de la charge supportée réellement par l'entreprise et la charge qu'elle supporterait si elle était affiliée à l'organisme pris comme référence, compte tenu des avantages qu'elle accorde de son propre chef.

En ce qui concerne les *soins de santé*, l'indemnité se calcule de la façon suivante :

La charge que supporte l'entreprise de chemin de fer est donnée directement par la comptabilité. La charge qu'elle supporterait, si elle était soumise, avec le même effectif en activité et les mêmes rémunéra-

tions, au régime de référence, est déterminée par application des dispositions législatives, réglementaires ou administratives qui organisent ce régime. La somme, représentée par les avantages supplémentaires, par rapport au régime de référence, que l'entreprise de chemin de fer accorde de son propre chef à son personnel, est soustraite de la différence entre les deux termes ainsi obtenus.

Toutefois, pour les *allocations familiales*, le calcul de l'indemnité est le suivant :

la charge à normaliser est égale à la différence entre :

- d'une part, le montant des allocations réellement payées par l'entreprise de chemin de fer et
 - d'autre part, ce même montant corrigé par
1. le rapport entre le nombre de chefs de famille et le personnel en activité tant dans l'entreprise de chemin de fer que dans l'ensemble des entreprises cotisant à l'organisme pris comme référence ;
 2. le rapport entre le nombre moyen des personnes à charge du chef de famille tant dans l'entreprise de chemin de fer que dans l'ensemble des entreprises cotisant à l'organisme pris comme référence.

ANNEXE IV

CATÉGORIE IV :

CHARGES DE RETRAITES ET PENSIONS SUPPORTÉES PAR LES ENTREPRISES DE CHEMIN DE FER DANS DES CONDITIONS DIFFÉRENTES DE CELLES EN VIGUEUR POUR LES ENTREPRISES DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue d'assurer les charges de retraites et de pensions de son personnel et des ayants droit dans des conditions différentes de celles des entreprises des autres modes de transport.

Les conditions différentes qui entraînent des charges différentes peuvent provenir, notamment, du fait que :

- les chemins de fer doivent payer directement et entièrement les pensions existantes, tandis que les entreprises des autres modes de transport versent une contribution à un organisme en fonction du nombre et du niveau des rémunérations du personnel en activité ;
- même lorsque les chemins de fer contribuent pour le paiement des pensions en fonction du nombre et du niveau des rémunérations du personnel en activité, l'État impose certaines règles particulières auxquelles les autres modes de transport ne sont pas soumis, entraînant ainsi des charges supplémentaires pour les chemins de fer.

B — Principes de calcul

L'indemnité compensatrice est égale à la différence entre la charge supportée par l'entreprise et celle qu'elle supporterait si elle était soumise au régime des autres modes de transport, avec le même effectif en activité et les mêmes rémunérations.

Il est bien entendu que les avantages supplémentaires, par rapport au régime des autres modes de transport, accordés, éventuellement, par l'entreprise de chemin de fer de sa propre initiative, restent à sa charge au même titre que pour les entreprises des autres modes de transport.

La charge que supporte l'entreprise de chemin de fer est donnée directement par la comptabilité.

La charge qu'elle supporterait, si elle était soumise, avec le même effectif en activité et les mêmes rémunérations, au régime des autres modes de transport, est déterminée par application des dispositions législatives, réglementaires ou administratives qui organisent ce régime.

De la différence entre les deux termes ainsi obtenus est soustraite la somme que représentent les éventuels avantages supplémentaires par rapport au régime des autres modes de transport que l'entreprise de chemin de fer accorde de son propre chef à son personnel en retraite et aux ayants droit.

ANNEXE V

CATÉGORIE V:

**PRISE EN CHARGE PAR LES ENTREPRISES DE
CHEMIN DE FER DES DÉPENSES RELATIVES
AUX OUVRAGES DE CROISEMENT**

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer supporte une part anormale des charges de construction et d'exploitation des installations communes au chemin de fer et à d'autres modes de transport.

Est considérée comme part anormale :

- a) *dans le cas de construction d'une voie nouvelle,*
lorsque l'entreprise de chemin de fer supporte les charges de construction des ouvrages de croisement d'une voie nouvelle qu'elle n'a pas demandés ;
- b) *dans le cas de remplacement d'un ouvrage de croisement par un nouvel ouvrage ou de modernisation d'un ouvrage de croisement,*
lorsque l'entreprise de chemin de fer supporte les charges de remplacement ou de modernisation qu'elle n'a pas demandés, déduction faite des économies que lui procurent éventuellement ces travaux ;

- c) *dans le cas de renouvellement, d'entretien et de fonctionnement,*

lorsque l'entreprise de chemin de fer supporte plus de la moitié des charges ; dans le cas particulier d'ouvrages qui, tout en assurant un croisement, sont également nécessaires pour le franchissement d'obstacles naturels ; lorsque l'entreprise de chemin de fer supporte une charge différente de celle qui serait économiquement justifiée.

B — Principes de calcul

Le montant de la compensation est déterminé de la façon suivante :

Pour le cas a) : Le montant de la compensation correspond à la part mise à la charge de l'entreprise de chemin de fer, non demanderesse de la voie nouvelle, sous déduction du coût supplémentaire qu'entraînent d'éventuels aménagements demandés par l'entreprise de chemin de fer.

Pour le cas b) : Le montant de la compensation correspond à la part mise à la charge de l'entreprise de chemin de fer non demanderesse du remplacement ou de la modernisation de l'ouvrage en question, sous déduction, d'une part, du coût supplémentaire qu'entraînent d'éventuels aménagements demandés par l'entreprise de chemin de fer et, d'autre part, des économies que lui procure, éventuellement, le remplacement ou la modernisation de l'ouvrage en question.

Pour le cas c) : Le montant de la compensation correspond à la part supplémentaire mise à la charge du chemin de fer, par rapport, suivant le cas, ou à la moitié des charges qu'elle doit supporter, ou à la charge économiquement justifiée qu'elle doit supporter.

ANNEXE VI

CATÉGORIE VI:

RETARD IMPOSÉ PAR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES DANS LE RENOUVELLEMENT ET L'ENTRETIEN

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas, où, *en vertu d'une disposition de l'autorité publique*, une entreprise de chemin de fer est tenue de réduire les dépenses de renou-

ANNEXE VI

CATÉGORIE VI:

RETARD IMPOSÉ PAR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES DANS LE RENOUVELLEMENT ET L'ENTRETIEN

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, **du fait de l'intervention des pouvoirs publics dans sa gestion en vertu de dispositions législatives**, une entreprise de chemin de

vement et d'entretien en dessous du niveau normal nécessaire pour *la continuité de l'activité de l'entreprise*.

Cette intervention a pour effet de porter à un niveau anormal le niveau des dépenses au cours des exercices où le retard doit être rattrapé. Cette situation donne lieu à une charge lorsque l'entreprise de chemin de fer ne peut pas, au cours de ces exercices, procéder à une augmentation des sommes destinées à la couverture des dépenses d'entretien et de renouvellement.

Est considérée comme dépense normale de renouvellement la quote-part théorique d'amortissement calculée suivant la méthode linéaire, sur la base des valeurs de remplacement et des durées de vie.

Est considéré comme dépense normale d'entretien le montant de ces dépenses au cours de l'exercice normal précédent, compte tenu des variations des coûts et des modifications intervenues dans l'exploitation de l'entreprise.

B — Principes de calcul

Au moment où est prise la décision de retarder les travaux de renouvellement et d'entretien, l'autorité publique prend l'engagement d'ouvrir un crédit, dans un délai de trois ans, égal à la somme des éléments suivants :

- a) le montant de la réduction opérée ;
- b) le montant du supplément des dépenses d'entretien, d'exploitation et d'exécution des travaux qui pourrait résulter de ce retard.

L'entreprise de chemin de fer est tenue, après l'utilisation du crédit précité, de rembourser le montant visé au cas a.

L'autorité publique prend à sa charge le montant visé au cas b ainsi que les charges financières éventuelles que l'entreprise pourrait supporter pour obtenir les sommes nécessaires à l'exécution des travaux retardés.

fer est tenue de réduire les dépenses de renouvellement et d'entretien en dessous du niveau normal nécessaire pour **garantir le maintien en état des installations fixes et du matériel**.

inchangé

inchangé

inchangé

B — Principes de calcul

inchangé

- a) le montant de la réduction opérée, **dans la mesure où l'entreprise de chemin de fer n'a pas pu le mettre en réserve ;**

b) inchangé

inchangé

inchangé

ANNEXE VII

CATÉGORIE VII :

CHARGES RÉSULTANT DU MAINTIEN, IMPOSÉ PAR L'ÉTAT, D'ATELIERS OU AUTRES ÉTABLISSEMENTS DANS DES CONDITIONS NON CONFORMES A UNE GESTION COMMERCIALE DE L'ENTREPRISE DE CHEMIN DE FER

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue, pour des raisons de politique

sociale ou régionale, de maintenir des ateliers ou d'autres établissements qui ne seraient plus justifiés par les besoins de l'exploitation.

B — Principes de calcul

L'indemnité compensatrice correspond à la charge résultant du maintien imposé. Les éléments permettant de déterminer cette charge sont donnés par la comptabilité de l'entreprise de chemin de fer.

ANNEXE VIII

CATÉGORIE VIII :

CONDITIONS IMPOSÉES POUR LES MARCHÉS PUBLICS DE TRAVAUX ET DE FOURNITURES

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue de passer une partie de ses marchés de travaux et de fournitures à des entreprises nationales localisées dans certaines régions de l'État membre ou à certaines catégories d'entrepreneurs nationaux.

B — Principes de calcul

La comparaison se fait entre le prix pratiqué pour le marché préférentiel par l'attributaire et celui de l'offre économiquement la plus favorable pour ce même marché ou, à défaut d'une telle offre, pour un marché similaire.

Le montant de l'indemnité compensatrice ressort de la différence entre ces deux prix.

ANNEXE VIII

CATÉGORIE VIII :

CONDITIONS IMPOSÉES POUR LES MARCHÉS PUBLICS DE TRAVAUX ET DE FOURNITURE

A — Champ d'application

inchangé⁽¹⁾

B — Principes de calcul

inchangé

(1) La modification proposée concerne seulement les textes allemand et néerlandais.

ANNEXE IX

CATÉGORIE IX :

CHARGES DE RECONSTRUCTION OU DE REMPLACEMENT A LA SUITE DE DOMMAGES DE GUERRE, SUPPORTÉES PAR L'ENTREPRISE DE CHEMIN DE FER ET QUI AURAIENT DÛ INCOMBER A L'ÉTAT

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue de supporter, dans des conditions différentes de celle en vigueur pour les entre-

prises des autres modes de transport, les charges de reconstruction ou de remplacement occasionnés par les dommages de guerre.

B — Principes de calcul

L'évaluation du montant résultera d'une comparaison entre les conditions dans lesquelles ces charges ont pesé, d'une part, sur le chemin de fer et, d'autre part, sur les entreprises des autres modes de transport, en tenant compte, le cas échéant, des frais indirects qu'ont subis les entreprises de chemin de fer en raison de la nature particulière de l'activité ferroviaire.

Les charges à prendre en considération concernent:

- a) les dépenses directes de reconstruction ou de remplacement ;
- b) les charges financières dues à la reconstruction ou au remplacement.

Le montant de l'indemnité compensatrice est donné directement par la comptabilité de l'entreprise de chemin de fer.

Lorsqu'un emprunt a été contracté également pour faire face à d'autres dépenses, la charge sera déterminée sur la base de la partie de l'emprunt destinée à la reconstruction ou au remplacement.

ANNEXE X

CATÉGORIE X :

CONDITIONS D'EMPRUNT PARTICULIÈRES FAITES AUX ENTREPRISES DE CHEMIN DE FER

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer bénéficie ou supporte un niveau de charges différent de celui des entreprises de dimensions économiques comparables appartenant à d'autres secteurs d'activité, pour les emprunts émis sur le marché ou contractés directement auprès d'un organisme de droit public.

B — Principes de calcul

Le montant de l'indemnité compensatrice est égal à la différence entre les conditions auxquelles les emprunts de l'entreprise de chemin de fer ont été contractés au cours d'une année déterminée, avec le concours direct ou indirect de l'État, et les conditions normalement pratiquées sur le marché pour les emprunts des entreprises de dimensions économiques comparables.

ANNEXE X

CATÉGORIE X :

CONDITIONS D'EMPRUNT PARTICULIÈRES FAITES AUX ENTREPRISES DE CHEMIN DE FER

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer bénéficie ou supporte un niveau de charges différent de celui des entreprises de dimensions économiques comparables appartenant à d'autres secteurs d'activité, pour les emprunts émis sur le marché ou contractés directement auprès d'un organisme de droit public, **dans la mesure où il ne s'agit pas d'emprunts relevant des annexes IX et XI.**

B — Principes de calcul

inchangé

La charge des emprunts émis par l'entreprise de chemin de fer est donnée directement par sa comptabilité. La charge des emprunts émis sur le marché par d'autres entreprises de dimensions économiques comparables est déterminée sur la base des conditions pratiquées sur le marché à la date de l'émission des emprunts.

ANNEXE XI

CATÉGORIE XI:

CHARGES FINANCIÈRES RÉSULTANT DU DÉFAUT DE NORMALISATION DANS LE PASSÉ

A — Champ d'application

Cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue de supporter les charges financières des emprunts contractés ou des avances reçues des autorités compétentes pour couvrir les dépenses résultant de décisions prises dans le passé dans un sens différent de ce qu'auraient exigé les principes de normalisation édictés dans le présent règlement.

Cette catégorie vise également le cas des charges financières de couverture des déficits de gestion dus à la non-application des principes de normalisation à l'époque où ces déficits se sont produits.

B — Principes de calcul

Les charges annuelles de comptes indiquées ci-dessus peuvent être reprises par les autorités compétentes dans leur propre budget ou peuvent être incluses dans la normalisation dans le cadre du présent règlement. Dans ce dernier cas, la normalisation doit porter sur le montant des charges existantes et résultant des emprunts contractés ou d'avances remboursables, reçues des autorités compétentes et qui figurent au budget de l'entreprise de chemin de fer.

Le montant de ces charges est donné par la comptabilité de l'entreprise de chemin de fer.

B

EXPOSÉ DES MOTIFS

I — Introduction

1. La décision du Conseil, du 14 décembre 1967, concernant certaines mesures dans le domaine de la politique commune des transports, appelée aussi « Programme minimal », dit notamment au paragraphe 3 :

« Le Conseil souligne ... la nécessité de poursuivre rapidement l'assainissement de la situation économique et financière des chemins de fer et, à cette fin, d'adopter avant le 1^{er} janvier 1969 ... un règlement concernant la normalisation des comptes des chemins de fer, pour lequel la Commission lui fera une proposition avant le 1^{er} mars 1968 » ⁽¹⁾.

2. La proposition de la Commission des Communautés européennes se fonde sur l'article 7 de la décision d'harmonisation du Conseil de ministres du 13 mai 1965. Cet article est ainsi libellé :

« Avant le 1^{er} janvier 1969, les comptes des entreprises de chemin 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 États membres à partir de la même date » ⁽²⁾.

3. Pour ce qui est des délais, la date qui, en 1965, avait été prévue pour la mise en vigueur de la normalisation des comptes n'est plus, actuellement, que celle à laquelle le Conseil devra prendre sa décision. Ici encore, le retard par rapport au calendrier de 1965 sera considérable, étant donné que le règlement actuel doit, conformément à l'article 17 de la proposition, entrer en vigueur un an après sa publication. Quant au début du versement des compensations financières, la Commission a maintenu, à l'article 1 de sa proposition, la date du 1^{er} janvier 1969. Il s'agit, pour la Commission, comme ce fut déjà le cas antérieurement pour d'autres propositions, d'un simple rappel de l'échéancier initial, mais aussi d'une conséquence nécessaire de l'impossibilité dans laquelle elle se trouve de modifier, de sa propre initiative, une date fixée par le Conseil.

II — Définition et objectifs de la normalisation des comptes

4. L'expression « normalisation des comptes » a été forgée par l'U.I.C. et la E.C.E. pour répondre au goût du jour ou, plutôt, pour dissimuler un manque d'inspiration. Elle semble s'être introduite, vers le milieu des années 50, dans le jargon spécialisé de la politique des transports ainsi que, malheureusement, dans la terminologie légale de la C.E.E. par le biais de la décision d'harmonisation de 1965.

5. Le terme « normalisation des comptes » peut prêter à confusion, en ce sens qu'à première vue, il semble se rapporter à la standardisation des méthodes de comptabilité.

La standardisation des méthodes de comptabilité des chemins de fer et davantage encore de celles des autres modes de transport est en fait un problème qui, pour diverses raisons, revêt une importance capitale dans le cadre de la politique européenne des transports. Elle est, par exemple, l'un des fondements de la politique tarifaire commune.

Mais, on l'a dit, la normalisation des comptes n'a rien à faire avec cette standardisation. Elle doit permettre l'élimination comptable des distorsions de concurrence, sans pour autant en supprimer les causes.

6. Il s'agit en fait de démêler, sur le plan purement comptable, l'écheveau des aides et des prestations gratuites, des avantages et des inconvénients qui, pour le rail, résultent des dispositions administratives et des charges que lui impose la loi, pour qu'enfin on puisse se rendre compte comment, dans une entreprise comme celle des chemins de fer, se présenteraient les comptes si cette entreprise pouvait travailler dans des conditions « normales ». En effet, toute cette action de normalisation des comptes se passe dans les livres et non pas dans la réalité, du moins si l'on fait abstraction de l'effet psychologique pouvant résulter d'un certain retour à l'équité qui consiste à ne plus qualifier de « compensation pour pertes » mais bien de « remboursement pour services rendus » les millions que, dans les divers États, le Trésor verse aux chemins de fer.

⁽¹⁾ J.O. n° 322 du 30 décembre 1967, p. 5.

⁽²⁾ J.O. n° 88 du 24 mai 1965, p. 1500.

7. La normalisation des comptes des chemins de fer vise à rapprocher les conditions de concurrence du rail de celles des autres modes de transport. A long terme, une politique « normale » des prix des chemins de fer n'est possible que si les comptes sont normalisés. Il n'en va d'ailleurs pas autrement pour l'ensemble de la gestion des chemins de fer. Soulignons également les répercussions psychologiques que la normalisation des comptes peut avoir pour la masse des cheminots en les délivrant du sentiment à la longue insupportable de travailler dans une entreprise irrémédiablement déficitaire.

III — Place et portée de la proposition de règlement dans le cadre de la politique commune des transports

8. La question de la normalisation des comptes des chemins de fer et des relations financières entre ces entreprises et l'État est traitée de manière assez exhaustive dans les articles 5 à 9 de la décision d'harmonisation de 1965.

9. Les propositions à faire au titre de l'article 8, qui vise notamment à l'harmonisation des dispositions régissant les relations financières entre les entreprises de chemin de fer et l'État, n'ont malheureusement pas encore été présentées. En 1965, on avait fixé au 31 décembre 1972 la date à laquelle ces mesures devaient être prises. Le programme de décembre 1967 ne parle pas de la question.

10. En attendant que la réglementation en question soit arrêtée, les dispositions en matière d'aides de l'article 77 du traité de la C.E.E., de l'article 9 de la décision d'harmonisation et de son règlement d'application sont les seules dispositions régissant la normalisation. Elles demeurent, à l'avenir également, le cadre général dans lequel cette normalisation devra se dérouler.

Le Parlement européen s'est déjà prononcé sur la proposition de règlement concernant les aides dans le rapport de M. Richarts (doc. 41/67). Le « programme minimal » de décembre 1967 stipule que ce règlement devait être adopté par le Conseil avant le 1^{er} juillet 1968.

Ce délai n'a cependant pas été respecté. Au cours de sa séance du 18 juillet 1968, après un échange de vues sur le projet de la Commission, le Conseil de ministres a invité celle-ci à examiner les problèmes de transport qui devaient être résolus dans le contexte d'une réglementation globale relative à la mise en œuvre de l'article 77 et des articles 92 à 94, et de lui présenter à cet effet des propositions avant la fin du mois d'octobre 1969 ⁽¹⁾.

La position adoptée par le Conseil répond, il est vrai, aux vœux exprimés à différentes reprises par le Parlement selon lequel il faut envisager les propositions en matière de politique des transports dans le cadre d'une conception d'ensemble plutôt que de vouloir atteindre le but en progressant par petites étapes. D'autre part, cependant, pour ce qui est de la question des aides, le calendrier s'en trouve de nouveau bouleversé. En outre, l'examen du présent règlement présente quelques difficultés lorsqu'on ignore le sort qui sera réservé au règlement sur les aides.

Toutefois, ces difficultés ne sont pas de nature à empêcher l'adoption de ce rapport. En effet, aujourd'hui comme hier, que le règlement prévu pour leur interprétation soit arrêté ou non, les dispositions de l'article 77 donnent naissance à un droit d'application immédiate.

11. La décision d'harmonisation de 1965 subdivise le chapitre de la normalisation des comptes en deux sections importantes :

1^o Élimination ou compensation des charges anormales découlant d'obligations inhérentes à la notion de service public (articles 5 et 6 de la décision d'harmonisation) ;

2^o Compensation ou élimination des autres anomalies découlant des interventions de l'État dans la gestion des entreprises de chemin de fer (article 7 de la décision d'harmonisation).

Cette subdivision résulte probablement du fait que le problème des charges découlant d'une obligation de service public concerne tous les modes de transport, alors que les interventions de l'État, qui n'entraînent pas des obligations de service public, ne sont, à proprement parler, possibles que dans le secteur des chemins de fer.

Sur la proposition de règlement de la Commission des Communautés européennes qui traite de la première section, le Parlement s'est déjà prononcé dans le rapport de M. Riedel (doc. 203/67). La deuxième section fait l'objet de la proposition de règlement actuellement à l'étude. C'est pourquoi, pour plus de précision, le titre de cette proposition devrait se lire comme suit : « Règlement relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer à l'exception de ceux ayant trait aux obligations de service public. »

12. Une modification du titre entraînerait des complications et un manque de clarté ; c'est pourquoi nous ne le proposons pas. Il importe cependant de souligner que les quatre domaines mentionnés, à savoir : les relations financières entre le rail et l'État, les régimes d'aides, la solution des problèmes inhérents au service public et la normalisation des comptes proprement dite doivent être considérés comme un tout.

13. Fait partie intégrante du problème la normalisation des comptes ayant trait aux coûts d'infra-

(1) Cf. Conseil des Communautés européennes, secrétariat général, communication à la presse, Bruxelles, le 18 juillet 1968, doc. 1.200/68 (SG 182) p. 16.

structure et aux impôts que les chemins de fer ont à supporter. Coûts d'infrastructure et impôts constituent même le secteur de la normalisation qui comporte les comptes où s'inscrivent les sommes les plus considérables. Malheureusement, c'est ce secteur-là que la Commission des Communautés a omis dans sa proposition. Celle-ci perd ainsi une grande partie de son intérêt. Même conjuguée au règlement sur la normalisation des comptes grevés par des servitudes inhérentes au service public, la législation proposée par la Communauté demeure incomplète. La question est si importante qu'elle mérite d'être traitée dans un chapitre particulier.

IV — Normalisation des comptes des coûts d'infrastructure et des charges fiscales

14. Pour justifier l'exclusion du problème des coûts d'infrastructure et des charges fiscales, la Commission des Communautés européennes invoque le fait que des études et des enquêtes sont actuellement en cours sur les coûts d'infrastructure et que les questions fiscales font l'objet de mesures d'harmonisation particulières.

15. Il faut malheureusement constater que la question des coûts d'infrastructure n'en est encore qu'à ses débuts. Les résultats des enquêtes ne sont pas encore disponibles. Il est donc à prévoir qu'un temps considérable s'écoulera avant qu'une solution satisfaisante soit trouvée, c'est-à-dire avant que chaque mode de transport supporte lui-même les coûts d'infrastructure qui lui sont imputables. C'est poussé par la nécessité de pratiquer une politique tarifaire commune qu'on a même décidé de rechercher une solution provisoire qui demeurerait en vigueur jusqu'à ce que, arrivé au terme des enquêtes, on puisse en toute connaissance de cause prendre une décision définitive. Cette réglementation provisoire du problème des coûts d'infrastructure aurait dû avoir des répercussions aussi sur la normalisation des comptes et devrait intervenir dans le contexte de celle-ci.

16. La situation n'est pas bien meilleure en ce qui concerne la question des charges fiscales. Dans la décision d'harmonisation de 1965, il n'est question que de l'élimination de la double imposition, du dédouanement du carburant, des bases de calcul de la taxe sur les véhicules et de la taxe sur le chiffre d'affaires. Le programme minimal de décembre 1967 traite en plus de l'harmonisation des taxes sur le fuel, celle-ci devant cependant, en raison de l'élimination des distorsions de concurrence, se réaliser en premier lieu dans le secteur des transports internationaux par route. La question des coûts d'infrastructure n'y est envisagée que subsidiairement. Aucune charge fiscale autre que celles mentionnées ci-dessus n'a encore jusqu'ici fait l'objet d'une décision officielle du Conseil.

17. Dans une telle situation, il ne suffit pas que, conformément à l'article 77 et au règlement arrê-

té à ce sujet, chaque État membre reste autorisé à accorder des aides pour compenser des écarts entre les charges d'infrastructure subies par les divers modes de transport. Il conviendrait que la Communauté recherche une solution communautaire qui, dans l'intervalle, entraîne une obligation de compensation dans tous les États membres.

En attendant la mise en œuvre d'une réglementation commune en matière de coûts d'infrastructure, une procédure uniforme devrait être instituée qui permette d'accorder, dans tous les pays, une compensation aux modes de transport qui, à la différence de leurs concurrents, sont amenés à supporter eux-mêmes ces coûts. Il en va de même en ce qui concerne les questions fiscales.

La Commission aurait dû faire des propositions en ce sens au Conseil. Pour des raisons de technique législative — notamment parce que l'application du présent règlement doit se limiter au rail et que même un règlement provisoire des coûts d'infrastructure ne peut être assuré par des mesures visant les seuls chemins de fer — il peut sembler inopportun d'incorporer ces propositions au présent projet de règlement. C'est pourquoi on peut se demander s'il ne faut pas, parallèlement à celui-ci, élaborer une proposition particulière sur la normalisation provisoire des comptes des chemins de fer relatifs aux coûts d'infrastructure et aux impôts. En tout cas, à défaut d'une solution de cette question, les tâches qui découlent de la décision d'harmonisation de 1965 ne seront jamais complètement remplies.

Au cours de la réunion du 19 septembre 1968, le représentant de l'exécutif a déclaré à ce propos que les raisons suivantes motivaient l'exclusion d'une réglementation provisoire des charges d'infrastructure dans le cadre de la proposition de règlement à l'étude :

- on ne peut définir des critères objectifs pour les versements provisoires des compensations ;
- ce serait préjuger de la solution finale ;
- les solutions provisoires pourraient amener des écarts encore plus importants qu'à l'heure actuelle entre les États membres ;
- le règlement à l'étude concerne exclusivement les chemins de fer qui, de ce fait, bénéficieraient d'un droit qui ne s'appliquerait pas aux autres modes de transport ;
- l'élaboration des propositions relatives aux charges d'infrastructure et à l'harmonisation fiscale fait des progrès qui pourraient être annulés par la tentative de trouver une solution pour les chemins de fer.

Votre commission a pris acte des motifs exposés par l'exécutif en ce qui concerne l'exclusion des charges d'infrastructure et des charges fiscales ; elle renonce à présenter des modifications sur ce point, ne refuse pas son approbation à la proposition de règlement du fait de cette carence, estime toute-

fois devoir attirer l'attention du Parlement, du Conseil et de l'opinion publique sur cette lacune dans le système des propositions faites jusqu'ici en matière de normalisation des comptes.

V — Normalisation par compensation ou élimination des anomalies ?

18. Les propositions présentées jusqu'ici par la Commission des Communautés européennes stipulent que si certaines opérations de normalisation portent sur des obligations inhérentes à la notion de service public, il importe d'envisager en premier lieu l'élimination de ces obligations. Leur maintien et le remboursement des charges qui en découlent ne sont autorisés que dans la mesure où ils sont nécessaires pour assurer la fourniture de services de transport suffisants. La seule exception qui jusqu'ici ait été prévue à cette règle concerne les tarifs sociaux dans les transports de voyageurs.

19. La proposition de règlement à l'examen ne prévoit que la compensation des charges anormales. Elle ne fait pas obligation aux États membres d'en éliminer les causes. Du moins, cette obligation ne ressort pas du texte proprement dit du règlement. Seul l'exposé des motifs stipule que

« l'opération de normalisation ne dispense pas les États membres d'éliminer eux-mêmes, dans toute la mesure du possible, les causes des distorsions existantes ».

Il en résulte cette situation étrange que les charges inhérentes à la notion de service public doivent être supprimées, alors que les servitudes et interventions que ne justifient aucune raison d'ordre public ni même aucun autre motif, mais sont nées de circonstances historiques absolument fortuites, ne doivent pas être éliminées ou du moins ne doivent pas l'être dans le contexte d'une action de la Communauté.

20. La question se pose donc de savoir s'il ne conviendrait pas de compléter sur ce point la proposition de règlement.

Dans la réunion du 19 septembre, le représentant de l'exécutif a fait observer à ce sujet que la décision relative à l'harmonisation n'a pas donné mandat à l'exécutif de présenter des propositions sur la suppression des anomalies. Votre commission est d'avis que même sans mandat formel, l'exécutif aurait dû tenir compte de cette question importante puisqu'il est responsable de l'intégrité et de l'applicabilité de toutes les mesures arrêtées par la Communauté. Votre commission renonce à présenter des modifications concrètes sur ce point de la proposition de règlement. Elle invite toutefois l'exécutif à ne considérer ce règlement que comme un premier pas et de proposer, dans le cadre de la politique commune des transports, les mesures appropriées pour l'élimination des causes des distorsions. Votre commission propose d'inviter le Conseil

à prendre une décision sur l'élimination des causes de ces distorsions, même si cela n'est pas prévu dans la décision de 1965.

21. Lorsqu'il s'agira de supprimer les causes de ces distorsions, il importera de ne pas perdre de vue que le principe fondamental doit rester celui de la satisfaction des besoins de transport, que la sécurité et la régularité devront être assurées dans les transports par rail et que le principe de l'équilibre budgétaire devra être sauvegardé. A ce sujet, il est dit dans la proposition de règlement (considérants) que l'action tendant à éliminer les causes des distorsions ne doit pas rendre la situation du personnel des entreprises de chemin de fer moins favorable qu'elle ne l'a été jusqu'à présent.

VI — Examen des différentes dispositions de la proposition de règlement

Considérants :

Pas de modification.

Article 1

Au lieu de la date du 1^{er} janvier 1969, le Conseil de ministres devrait fixer le délai à « un an après la publication de ce règlement » (cf. paragraphe 3).

Article 2

Pas de modification.

Article 3

Pas de modification.

Article 4

Au point X, il faudrait ajouter :

X — Les conditions d'emprunt particulières faites aux entreprises de chemin de fer, dans la mesure où elles ne relèvent pas des points IX et XI.

Cette modification paraît indispensable pour assurer que l'on ne supprime pas à nouveau, au point X, les avantages accordés aux chemins de fer en ce qui concerne les charges résultant d'emprunts relevant des points IX et XI, bien qu'il s'agisse d'emprunts contractés parce que l'État n'a pas doté les entreprises de chemin de fer des capitaux nécessaires (IX) ou parce que l'État n'a pas procédé dans le passé à une normalisation des comptes (XI).

Articles 5 à 15 : pas de modification.

Article 16

Le groupe des six entreprises de chemin de fer de la C.E.E. a proposé ⁽¹⁾ de supprimer cet article

⁽¹⁾ Groupe des six entreprises de chemin de fer des Communautés européennes : observations d'avril 1968.

pour assurer que d'éventuelles situations nouvelles puissent trouver une solution dans le cadre de la réglementation relative aux aides. La proposition de règlement ayant un caractère limitatif, une exclusion des chemins de fer du champ d'application du règlement relatif aux aides créerait un système trop rigide.

Pour l'essentiel, votre commission partage cet avis. Toutefois, elle ne pense pas qu'il faille purement et simplement supprimer l'article 16. L'objectif de l'article 16 n'est pas d'exclure l'ensemble des entreprises de chemin de fer des dispositions communautaires relatives aux aides, mais de mettre en évidence que les États membres ne peuvent accorder aux entreprises de chemin de fer des aides pour les cas de normalisation qui figurent déjà expressément dans la présente proposition.

Cette précision permettrait aux États membres d'accorder des aides — même à la normalisation des comptes — pour les cas nouveaux qui ne sont pas expressément prévus dans le présent règlement et cela jusqu'au moment où ces nouveaux cas seraient repris, après une procédure communautaire, dans le règlement sur la normalisation. Cette façon de voir correspond à l'intention de l'exécutif telle qu'elle ressort du 5^e considérant. Dans ces conditions, il serait utile de préciser ce point de vue dans le texte de l'article 16.

Votre commission propose donc de modifier comme suit le début de l'article 16 : « A l'exclusion des cas . . . » (au lieu de « des entreprises de chemin de fer »).

Article 17 : pas de modification.

Annexes I à V : pas de modification.

Annexes VI

Dans la rédaction proposée par la Commission, cette annexe pose quelques problèmes. Et tout d'abord, en définissant son champ d'application, la Commission déclare que « cette catégorie vise le cas où, en vertu d'une disposition de l'autorité publique, une entreprise de chemin de fer est tenue de réduire les dépenses de renouvellement et d'entretien en dessous du niveau normal nécessaire pour la continuité de l'activité de l'entreprise ». Or, une telle disposition est inconcevable, car elle entraînerait la ruine immédiate des chemins de fer. Étant donné l'importance de ce problème et afin d'éviter tout malentendu, il conviendrait de modifier comme suit le texte du premier paragraphe de l'annexe VI relatif au champ d'application :

« Cette catégorie vise le cas où, du fait de l'intervention des pouvoirs publics dans sa gestion en vertu de dispositions législatives, réglementaires et administratives⁽¹⁾, une entreprise de chemin de fer est tenue de réduire les dépenses de renouvellement et d'entretien en dessous du

niveau normal nécessaire pour garantir le maintien en état des installations fixes et du matériel. »

Étant donné que cette pratique est inconnue dans certains États membres où le gouvernement ne songerait pas à empêcher les chemins de fer de procéder aux mesures nécessaires de renouvellement et surtout d'entretien, cette annexe risque de ne pas être bien comprise. Une autre difficulté, à laquelle on ne pourrait remédier qu'en remaniant le texte, résulte du fait que celui-ci part tacitement de l'idée d'un chemin de fer en déficit.

Pour éviter cette difficulté, il conviendrait de faire ressortir, dans le texte de l'annexe, que l'ouverture d'un crédit par l'autorité publique, ainsi que prévu sous a des « Principes de calcul », ne saurait être envisagée que si les crédits nécessaires pour l'exécution des travaux retardés n'ont pas été mis en réserve par l'entreprise de chemin de fer.

Les gouvernements qui, juridiquement, ont la possibilité d'empêcher les entreprises de chemin de fer de procéder à des opérations de renouvellement et d'entretien, peuvent le faire aussi bien pendant les exercices déficitaires que pendant ceux qui se clôturent par un bilan positif. En outre, la raison d'une telle intervention ne doit pas toujours résider dans la réduction du déficit de l'entreprise en vue de décharger le budget. Il pourrait aussi s'agir, par exemple, d'une mesure de caractère conjoncturel visant à empêcher la surchauffe de la conjoncture dans une branche donnée, au cours d'une année déterminée.

Aussi, le texte du point B de l'annexe VI, intitulé « Principes de calcul », devrait-il être modifié comme suit :

« a) le montant de la réduction opérée dans la mesure où l'entreprise de chemin de fer n'a pas pu le mettre en réserve. »

Les montants mentionnés sous a sont des dépenses normales (qui ont seulement été reportées d'un exercice budgétaire à l'autre) et doivent donc être remboursés par l'entreprise de chemin de fer qui les a utilisés si, au cours de l'année où les crédits ont été réduits, cette entreprise ne les a pas prélevés sur ses avoirs pour les retransférer à l'État.

Exemple : Dans ses prévisions budgétaires pour l'exercice 1969, une entreprise de chemin de fer prévoit, au poste des dépenses de renouvellement et d'entretien, un montant de 500 millions de DM. Le gouvernement redoute, cette même année, une surchauffe de la conjoncture dans les branches qui exécutent les commandes des chemins de fer nécessaires à ces opérations. Le gouvernement prescrit donc aux chemins de fer de n'inscrire que 300 millions de DM au budget, au lieu des 500 initialement prévus. Ainsi, si le chemin de fer est déficitaire, son déficit se réduit de 200 millions de DM. Si la situation des chemins de fer n'est pas déficitaire, ces 200 millions sont soit versés au compte de provisions, soit retransférés au Trésor public en tant que bénéfice.

(1) Une divergence existe ici dans les textes des différentes langues. Il conviendrait de le rédiger de façon à préciser qu'il peut également s'agir de simples actes administratifs.

En 1970, les travaux en question sont devenus inéluctables. Dans l'intervalle, cependant, les prix ont augmenté. Au lieu des 200 millions initialement prévus, ces mêmes travaux coûteront 205 millions de DM. Or, le manque d'entretien a exigé des travaux complémentaires de sécurité et d'exploitation pour un montant de 30 millions de DM. Ces dépenses n'auraient pas été nécessaires si l'État n'était pas intervenu.

Il n'est pas exclu qu'au cours de l'année 1970, l'entreprise de chemin de fer ne soit capable de se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de travaux qu'en s'adressant au marché des capitaux. Les charges financières que cette opération entraîne se montent à 1 million de DM.

La normalisation des comptes exige que l'État rétablisse l'entreprise de chemin de fer dans la situation qui aurait été la sienne si l'intervention n'avait pas eu lieu. La hausse des prix de 5 millions, les mesures complémentaires de sécurité de 30 millions et le surcroît des charges de financement de 1 million de DM, soit $5 + 30 + 1 = 36$ millions de DM, sont à rembourser dans le cadre de la normalisation.

Que deviendrait, selon la proposition de la Commission, le montant même de la réduction, soit 200 millions de DM ? Ci-dessus nous avons supposé qu'il aurait été soit affecté à la réduction du déficit, soit versé en tant que bénéfice au Trésor public. Au cours de l'année pendant laquelle les travaux sont exécutés, un crédit identique serait mis à la disposition de l'entreprise à charge du budget général.

Si l'exercice 1969 s'est soldé par un déficit, l'entreprise n'a pas pu rapporter elle-même les 200 millions de DM nécessaires pour les travaux de renouvellement et d'entretien. Lorsque l'État, en 1970, met ses fonds à sa disposition, il ne peut le faire qu'au moyen d'un prêt que l'entreprise, selon la proposition de la Commission, doit rembourser dans les trois années qui suivent. En revanche, si en 1969, la situation de l'entreprise n'était pas déficitaire, et si ces 200 millions de DM ont été, au cours de cette année, versés au Trésor public, il s'agit d'une simple restitution par l'État. Dans ce cas, le chemin de fer n'est pas tenu de rembourser ce montant du fait que déjà en 1969 il a procédé à sa restitution. Ce cas-ci, la Commission ne l'a pas prévu dans sa proposition, étant donné que, comme nous l'avons dit, elle est partie du principe que la situation de l'entreprise était constamment déficitaire.

Quoi qu'il en soit, les racines du mal devraient être arrachées et les États membres devraient renoncer à imposer aux chemins de fer des charges spéciales en fonction de la conjoncture de la politique budgétaire ou d'autres politiques.

Toutefois, il s'agit là d'une question qui ne peut trouver sa solution dans le cadre du présent règlement, son objet relevant de dispositions à arrêter dans le cadre de l'article 8 de la décision d'harmonisation du 13 mai 1965.

De ce fait, le problème précité perd beaucoup de son importance. Il est malgré tout proposé de modifier provisoirement l'annexe VI dans cet esprit.

Annexe VII

Pas de modification.

Annexe VIII

Remarque en ce qui concerne la rédaction de ce texte :

Dans le texte allemand, il faudrait remplacer le membre de phrase suivant :

« ... Bau- und Lieferaufträge an nationale Unternehmen mit Standort in bestimmten Gebieten des Mitgliedstaates oder an bestimmte Gruppen nationaler Unternehmer ... »

par celui-ci :

« ... Bau- und Lieferaufträge an Unternehmer *im eigenen Land* mit Standort in bestimmten Gebieten des Mitgliedstaates oder an bestimmte Gruppen von Unternehmern *im eigenen Land*... ».

Annexe IX

Pas de modification.

Annexe X

En ce qui concerne le champ d'application, il faudrait ajouter (voir la remarque concernant l'article 4) :

« ... dans la mesure où il ne s'agit pas d'emprunts relevant des annexes IX et XI ».

Annexe XI

Pas de modification.

