II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 20 mai 1975

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 États

(75/327/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la décision 65/271/CEE 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 (1), et notamment son article 8,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant qu'un des objectifs de la politique commune des transports doit être l'élimination des disparités qui sont de nature à fausser substantiellement la concurrence dans les transports;

considérant que les chemins de fer d'Europe ont, d'une manière générale et plus précisément en tant qu'entreprises publiques, une importance considérable dans le système des transports ; qu'ils fonctionnent d'une manière relativement favorable à l'environnement et en économisant espace et énergie ; que, pour maintes tâches relevant du domaine des transports, ils constituent très souvent le moyen de transport le mieux adapté et, dans la plupart des pays d'Europe, ils ne peuvent dès lors être remplacés ni sur le plan économique ni sur le plan sociopolitique ;

considérant que, dans ce cadre, une harmonisation des règles régissant les relations, surtout financières, entre entreprises de chemins de fer et les États est nécessaire ;

considérant les orientations que le Conseil a fixées pour la réglementation des relations financières entre les entreprises de chemins de fer nationaux et les États membres dans sa résolution du 27 juin 1974 concernant la proposition de décision du Conseil relative à l'article 8 de la décision du Conseil du 13 mai 1965 (4) ;

considérant que l'assainissement progressif de la situation financière des entreprises de chemin de fer serait susceptible d'améliorer considérablement la situation du marché des transports ; que cet assainissement implique que ces entreprises soient mises en mesure d'améliorer leurs résultats d'exploitation en vue d'atteindre l'équilibre financier ; qu'elles ne pourront atteindre cet équilibre qu'en renforçant leur autonomie financière et leur responsabilité commerciale dans la mesure compatible avec le rôle qu'elles remplissent dans l'intérêt général ;

---

(1) JO n° 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.
(2) JO n° C 70 du 1. 7. 1972, p. 16.
(3) JO n° C 89 du 23. 8. 1972, p. 1.

(4) JO n° C 111 du 23. 9. 1974, p. 1.

considérant qu'il est toutefois nécessaire que le montant des contributions financières de la part de l'État soit maintenu dans une juste proportion par rapport aux services rendus par les chemins de fer et à l'importance de ceux-ci ; que la transparence de l'utilisation des fonds publics et des services rendus par les entreprises de chemin de fer devrait empêcher autant que possible les interventions politiques, au niveau de la gestion commerciale des chemins de fer, qui ne sont pas justifiées sur le plan socio-économique ;

considérant qu'il importe à cet effet de poser le principe du partage des responsabilités entre, d'une part, l'entreprise et, d'autre part, l'État ; qu'il convient de définir les compétences respectives qui découlent de ce partage de responsabilité ;

considérant qu'il convient dès lors de prévoir que, dans le cadre d'une procédure de concertation, des programmes d'activité des chemins de fer soient établis ; que l'État peut procéder à certaines interventions financières en faveur de l'entreprise de chemin de fer ;

considérant qu'il convient d'établir pour les entreprises de chemin de fer en matière financière et comptable des règles qui s'inspirent, dans toute la mesure du possible, des principes applicables aux entreprises industrielles et commerciales ; qu'il faut prévoir les mesures nécessaires pour rendre comparables la comptabilité et les comptes annuels de l'ensemble des entreprises de chemin de fer ; qu'il faut également fixer des principes uniformes pour le calcul des coûts ; qu'une meilleure présentation des documents comptables renforcera également la responsabilité et l'autonomie des services chargés de la gestion de ces entreprises ;

considérant que l'autonomie de gestion des entreprises de chemin de fer doit impliquer que, dans le cadre de la politique générale appliquée en matière de prix et compte tenu de la réglementation prévue sur cadre de la politique générale appliquée en matière de prix et conditions de transport, ces entreprises arrêtent leurs prix dans le but d'optimaliser leurs résultats financiers et en vue d'atteindre l'équilibre financier ;

considérant qu'une amélioration de la coopération des entreprises de chemin de fer contribuerait à l'optimalisation de leurs résultats financiers ; que, par conséquent, les États membres, en collaboration avec la Commission, doivent chercher à favoriser cette coopération ;

considérant que, en attendant que les entreprises de chemin de fer soient en mesure d'atteindre l'équilibre financier, des mesures transitoires doivent être prévues ; que la date à laquelle cet équilibre devra être atteint sera fixée ultérieurement en tenant compte de l'expérience acquise et des conditions particulières dans chaque État membre en ce qui concerne le rôle et l'importance des chemins de fer ; qu'il y a lieu de prévoir en même temps les adaptations nécessaires du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, 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 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 [2], compte tenu des liens existants entre les transports et les autres secteurs économiques et sociaux ;

considérant qu'il est dès lors indispensable que la Commission et le Conseil obtiennent tous les renseignements utiles sur l'évolution financière des entreprises de chemin de fer,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour assurer l'application de la présente décision aux entreprises de chemin de fer suivantes :

— Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),

— Danske Statsbaner (DSB),

— Deutsche Bundesbahn (DB),

— Société nationale des chemins de fer français (SNCF),

— Coras Iompair Eireann (CIE),

— Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (FS),

— Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

— Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

— British Railways Board (BRB),

— Northern Ireland Railways Company Ltd (NIR).

2. En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), la Belgique et la France procèdent avec le Luxembourg aux modifications des textes organiques qui s'avéreront nécessaires pour permettre l'application de la présente décision.

---

[1] JO n° L 156 du 28. 6. 1969, p. 1.
[2] JO n° L 130 du 15. 6. 1970, p. 1.

Article 2

1. Dans le cadre des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État ainsi que de l'exercice des obligations de service public dont elle est chargée, l'entreprise de chemin de fer dispose en matière de direction, de gestion, d'administration et de contrôle administratif économique et comptable interne, d'une autonomie suffisante en vue d'atteindre son équilibre financier, compte tenu notamment de l'application du règlement (CEE) n° 1191/69, 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 [1], ainsi que du règlement (CEE) n° 1107/70.

Cette autonomie de l'entreprise implique en tout cas que son patrimoine, son budget et sa comptabilité soient séparés de ceux de l'État.

2. L'entreprise de chemin de fer doit être gérée selon les principes économiques. Ceci vaut également pour les obligations de service public en vue notamment de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité du service requis.

Article 3

Conformément à l'article 2, l'entreprise de chemin de fer doit notamment :

— proposer, dans le cadre des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État et compte tenu des plans nationaux en matière de transports, en particulier en matière d'infrastructure, ses programmes d'activité, éventuellement pluriannuels, y compris ses plans d'investissement et de financement,

— mettre en exécution, pour ce qui la concerne, les programmes d'activités arrêtés conformément à l'article 4,

— établir son budget et ses comptes annuels compte tenu de l'article 4 paragraphe 3.

Article 4

1. Le programme d'activité proposé par l'entreprise conformément à l'article 3 est arrêté dans le cadre d'une procédure fixée par l'État et fondée sur une concertation entre l'État et l'entreprise. Ce programme doit être conçu en vue d'atteindre l'équilibre financier de l'entreprise et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière ; le programme doit en outre prévoir les moyens permettant de réaliser ces objectifs. L'État suit l'exécution de ce programme.

Si l'évolution des conditions économiques compromet l'exécution du programme ou s'il intervient un fait imprévu ou une décision gouvernementale remettant en cause un des éléments substantiels de ce programme, l'État et l'entreprise de chemin de fer réexamineront selon une procédure identique les objectifs et les moyens prévus pour les atteindre.

2. L'État détermine, dans les conditions et limites prescrites en vertu des règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70, les obligations de service public que l'entreprise de chemin de fer doit remplir.

3. Compte tenu de l'article 8, l'État détermine la présentation du budget et des comptes annuels de l'entreprise de chemin de fer et arrête les modalités et les conditions de leur approbation.

Article 5

1. À l'occasion de la définition, conformément à la procédure visée aux articles 3 et 4, du programme d'activité de l'entreprise, l'État et l'entreprise de chemin de fer établissent :

— les modalités selon lesquelles seront effectués les remboursements, consolidations et conversions d'emprunts antérieurs,

— les proportions du financement des investissements nouveaux par l'autofinancement, par l'emprunt et par des contributions financières directes de l'État.

L'État peut fixer le montant et les modalités des emprunts auxquels l'entreprise sera autorisée à recourir.

Pour la réalisation des opérations mentionnées ci-dessus, l'État peut accorder à l'entreprise de chemin de fer :

a) sa garantie, contre rémunération ou non, pour les emprunts émis par celle-ci ;

b) des prêts avec ou sans intérêt ;

c) des contributions financières directes.

2. L'État peut octroyer à l'entreprise de chemin de fer des fonds propres suffisants en rapport avec les tâches, la dimension et les besoins financiers de l'entreprise. Toutefois, les fonds doivent être destinés à augmenter le patrimoine de l'entreprise et ne peuvent constituer une subvention d'équilibre.

---

[1] JO n° L 156 du 28. 6. 1969, p. 8.

Article 6

L'État peut définir les conditions dans lesquelles l'entreprise de chemin de fer effectue les opérations mobilières et immobilières propres à assurer les meilleures conditions d'utilisation de son patrimoine ou l'aliénation des parcelles de son domaine qui ne seraient plus nécessaires à l'exploitation ferroviaire. respecter en ce qui concerne :

Article 7

En attendant la mise en œuvre des mesures visées à l'article 8 paragraphe 2, l'État définit, en s'inspirant dans toute la mesure du possible des principes applicables aux entreprises industrielles et commerciales, les règles que l'entreprise de chemin de fer doit respecter en ce qui concerne ;

— l'amortissement et les provisions pour dépréciation des éléments d'actif,

— les réserves.

Compte tenu des dispositions prévues à l'article 13, l'État définit les règles qui s'appliquent à l'entreprise de chemin de fer en ce qui concerne :

— la répartition des bénéfices éventuels et, le cas échéant, toute autre forme de rémunération du capital,

— la couverture des déficits.

Article 8

1. La comptabilité, le budget et les comptes annuels de l'entreprise de chemin de fer sont séparés de ceux de l'État.

2. Avant le 1er janvier 1978, le Conseil, sur proposition de la Commission, adoptera les mesures nécessaires pour rendre comparables la comptabilité et les comptes annuels de l'ensemble des entreprises de chemin de fer et fixera des principes uniformes pour le calcul des coûts.

3. Jusqu'à l'adoption des dispositions communautaires prévues au paragraphe 2, la comptabilité, le budget et les comptes annuels de l'entreprise de chemin de fer doivent faire apparaître de manière distincte au moins :

a) les dépenses et recettes afférentes à l'exploitation des services de transport et à chacune des autres activités que l'entreprise exerce ou auxquelles elle participe ;

b) les recettes afférentes aux transports suivants, tout en faisant ressortir les activités soumises à des obligations de service public:

i) transports de voyageurs :

— par chemin de fer (si possible subdivisés en grande et courte distance, ou subdivisés en service rapide et express, d'une part et autres services ferroviaires, d'autre part),

— par route,

— par d'autres modes de transport ;

ii) transports de marchandises :

— trains et wagons complets,

— détail et colis,

— par route.

4. L'entreprise de chemin de fer doit fournir à l'État les données nécessaires qui permettront une appréciation détaillée des résultats financiers de chacune des catégories d'activités visées au paragraphe 3 sous b).

5. Le tableau prévu à l'article 10 du règlement (CEE) n° 1192/69 doit être annexé aux comptes annuels ; il contiendra, en outre, toutes les autres interventions financières et compensations éventuelles accordées chaque année à l'entreprise de chemin de fer.

Article 9

1. Dans le cadre de la politique générale appliquée en matière de prix et compte tenu de la réglementation prévue sur les plans national et communautaire en matière de prix et conditions de transport, l'entreprise de chemin de fer arrête ses prix dans le but d'optimaliser ses résultats financiers et en vue d'atteindre l'équilibre financier.

2. Les obligations tarifaires imposées à l'entreprise ferroviaire et non visées par le règlement (CEE) n°1191/69 peuvent, conformément à l'article 3 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 1107/70, faire l'objet de compensations. Le Conseil harmonisera, sur proposition à présenter par la Commission avant le 1er janvier 1978, les modalités selon lesquelles ces compensations seront accordées.

Article 10

L'entreprise de chemin de fer concentre essentiellement ses prestations dans des domaines qui sont spécifiques à ce mode de transport.

Compte tenu du caractère public de l'entreprise, l'État peut cependant, et selon les conditions qu'il définit, autoriser l'entreprise :

— à participer directement ou indirectement à toute opération ou entreprise extérieures à ses occupations habituelles, ou à effectuer elle-même lesdites activités,

— à avoir recours à une autre technique de transport.

Article 11

1. Les États membres, en collaboration avec la Commission, recherchent les mesures qui seraient de nature à favoriser la coopération entre les entreprises de chemin de fer.

2. Avant le 1er janvier 1979, la Commission présentera au Conseil un rapport sur les objectifs à poursuivre à long terme et les mesures à prendre en vue de promouvoir l'intégration partielle ou totale des entreprises de chemin de fer au niveau de la Communauté.

Article 12

L'État définit selon quelles procédures les membres des organes directeurs de l'entreprise de chemin de fer sont nommés.

Article 13

L'État établit, en collaboration avec l'entreprise de chemin de fer, un programme financier visant à réaliser l'équilibre financier de l'entreprise.

Dans le cadre de ce programme, l'État peut accorder à l'entreprise de chemin de fer des subventions d'équilibre qui doivent être distinctes :

— des compensations pouvant être accordées au titre des catégories d'obligations de service public prévues à l'article 2 du règlement (CEE) n° 1191/69 ou des catégories de normalisation des comptes prévues à l'article 4 paragraphes 1 et 4 du règlement (CEE) n° 1192/69,

— des aides pouvant être accordées au titre des catégories d'aides prévues à l'article 3 du règlement (CEE) n° 1107/70 et à l'article 9 paragraphe 2 de la présente désision,

— des interventions financières prévues à l'article 5 paragraphe 1 de la présente désision.

Article 14

1. La Commission adresse tous les deux ans au Conseil un rapport concernant l'application de la présente décision par les États membres ainsi que celle des règlements (CEE) n° 1191/69, (CEE) n° 1192/69 et (CEE) n° 1107/70.

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

2. Afin de permettre à la Commission d'établir le rapport visé au paragraphe 1, les États membres lui communiquent, en temps opportun, les informations nécessaires et notamment les programmes visés aux articles 4 et 13 ainsi que les modifications importantes qui y seraient apportées.

Article 15

1. Avant le 1er janvier 1980, la Commission, en tenant compte des conditions particulières dans chaque État membre en ce qui concerne le rôle et l'importance des chemins de fer, présentera au Conseil les propositions qu'elle estimera nécessaires pour fixer le délai et les conditions dans lesquels l'équilibre financier des entreprises de chemin de fer devra être réalisé.

2. À la même date, la Commission présentera au Conseil des propositions concernant notamment l'adaptation des règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 afin de tenir compte, dans le cadre des liens existants entre les transports et les autres secteurs économiques et sociaux, des servitudes inhérentes à la notion de service public auxquelles les entreprises de chemin de fer pourraient être assujetties.

Article 16

1. Les États membres arrêtent, dans les meilleurs délais et au plus tard le 1er janvier 1977, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à l'exécution de la présente décision.

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

Article 17

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 20 mai 1975.

Par le Conseil

Le président

R. RYAN