



---

*Document de séance*

---

**A8-0373/2016**

7.12.2016

**\*\*\*II**

## **RECOMMANDATION POUR LA DEUXIÈME LECTURE**

sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (11198/1/2016 – C8-0425/2016 – 2013/0028(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Wim van de Camp

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation
- \*\*\* Procédure d'approbation
- \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

### ***Amendements à un projet d'acte***

#### **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

#### **Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé**

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
ANNEXE À LA RÉSOLUTION LÉGISLATIVE .....	7
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	8
PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND.....	12



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer

(11198/1/2016 – C8-0425/2016 – 2013/0028(COD))

(Procédure législative ordinaire: deuxième lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la position du Conseil en première lecture (11198/1/2016 – C8-0425/2016),
  - vu les avis motivés soumis par le Parlement lituanien, la Chambre des députés luxembourgeoise, la Première et la Seconde Chambres néerlandaises, le Conseil fédéral autrichien et le Parlement suédois, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
  - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013<sup>1</sup>,
  - vu l'avis du Comité des régions du 8 octobre 2013<sup>2</sup>,
  - vu sa position en première lecture<sup>3</sup> sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0028),
  - vu l'article 294, paragraphe 7, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu l'article 76 de son règlement,
  - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A8-0373/2016),
1. approuve la position du Conseil en première lecture;
  2. approuve la déclaration annexée à la présente résolution;
  3. constate que l'acte est adopté conformément à la position du Conseil;
  4. charge son Président de signer l'acte, avec le Président du Conseil, conformément à l'article 297, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
  5. charge son Secrétaire général de signer l'acte, après qu'il a été vérifié que toutes les procédures ont été dûment accomplies, et de procéder, en accord avec le Secrétaire général du Conseil, à sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*;

---

<sup>1</sup> JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

<sup>2</sup> JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

<sup>3</sup> Textes adoptés du 26.2.2014, P7\_TA(2014)0148.

6. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

## **ANNEXE À LA RÉOLUTION LÉGISLATIVE**

Au titre du considérant 14 et de l'article 4, paragraphes 4 bis, 4 ter et 6, les États membres doivent pleinement respecter la directive 2001/23/CE concernant le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises et peuvent aller au-delà de l'application de la directive en prenant des mesures de protection du personnel supplémentaires conformément au droit de l'Union, par exemple en exigeant le transfert obligatoire de personnel y compris dans les cas où la directive 2001/23/CE ne serait pas d'application.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. Le volet «marché» du quatrième paquet ferroviaire

Le volet «marché» du quatrième paquet ferroviaire comprend trois propositions législatives:

1. une proposition de modification de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire;
2. une proposition de modification du règlement (CE) n° 1370/2007 concernant l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer;
3. une proposition d'abrogation du règlement (CEE) n° 1192/69 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer.

### 2. La proposition de la Commission relative à la modification du règlement (CE) n° 1370/2007

La proposition de la Commission relative à la modification du règlement (CE) n° 1370/2007 a pour objectif général d'améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'accroître leur efficacité opérationnelle. Ceci devrait permettre de renforcer la compétitivité et l'attrait du chemin de fer par rapport aux autres modes de transport et de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

En vue d'atteindre l'objectif général, la Commission a proposé d'introduire une obligation de mise en concurrence des contrats de service public afin d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux. L'objectif est d'améliorer l'efficacité et la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs. Ces mesures sont accompagnées de dispositions visant à assurer des conditions propices à l'organisation de procédures de mise en concurrence, notamment des règles sur l'accès au matériel roulant.

La proposition de la Commission est étroitement liée aux propositions de modification de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, qui visent à conférer un droit d'accès libre aux entreprises ferroviaires et à renforcer les dispositions concernant la gouvernance de la gestion de l'infrastructure en vue d'améliorer l'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

### 3. Négociations interinstitutionnelles

Dans le prolongement de l'adoption de l'avis du Parlement en première lecture le 26 février 2014, des négociations interinstitutionnelles (visant à parvenir à un accord en deuxième lecture anticipée) ont été menées entre octobre 2015 et avril 2016, sous les présidences luxembourgeoise et néerlandaise du Conseil. Après six cycles de trilogue, l'équipe de négociation du Parlement est parvenue à un accord avec la présidence du Conseil, le 19 avril 2016.

Le texte de l'accord a été présenté à la commission des transports et du tourisme (TRAN) et approuvé le 12 juillet 2016. S'appuyant sur l'avis positif de la commission TRAN, son président, dans la lettre qu'il a adressée au président du comité des représentants permanents



(COREPER), a indiqué qu'il recommanderait à la plénière d'approuver la position du Conseil en première lecture sans amendement, pour autant qu'elle soit conforme à l'accord conclu entre les deux institutions. À la suite d'une vérification par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture, conformément à l'accord, le 17 octobre 2016.

#### 4. Principaux éléments de l'accord

##### a) Spécifications des obligations de service public

Les autorités compétentes seront tenues de définir clairement les spécifications des obligations de service public dans les transports en commun et la portée de leur application, notamment les zones géographiques concernées. Cela inclut la possibilité pour les autorités compétentes de **regrouper des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas ces coûts**. Lorsqu'elles définissent les spécifications, les autorités compétentes devront respecter le **principe de proportionnalité**, conformément au droit de l'Union. Les spécifications des obligations de service public doivent également être **cohérentes avec les objectifs stratégiques fixés dans les documents exposant la politique en matière de transports publics** des États membres. Cette nouvelle obligation est **applicable à tous les modes de transport terrestre** couverts par le règlement.

##### b) Compensation liée à l'incidence financière nette des obligations de service public

Les autorités compétentes devront veiller à ce que les spécifications des obligations de service public et la compensation correspondante liée à l'incidence financière nette des obligations de service public permettent d'atteindre les objectifs de la politique en matière de transports publics **d'une manière efficace au regard des coûts**. En outre, la compensation devra être fixée à un niveau permettant de **garantir la viabilité financière** de la fourniture de services publics de transport de voyageurs conformément aux exigences fixées sur le long terme dans la politique en matière de transports publics.

##### c) Dispositions sociales

Dans le cadre de l'exécution des obligations de service public, les opérateurs de services publics devront **se conformer aux obligations applicables en matière de droit social et de droit du travail** établies par le droit de l'Union, le droit national ou des conventions collectives. La directive 2001/23/CE relative au transfert d'entreprises s'appliquera à un changement d'opérateur de service public lorsque ce changement constitue un transfert d'entreprise au sens de ladite directive. Lorsqu'une autorité compétente exige des opérateurs qu'ils respectent **certaines normes de qualité et normes sociales**, ces dernières, y compris les droits et obligations ayant trait au transfert du personnel, **doivent figurer dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public**.

##### d) Communication d'informations

Les opérateurs de services publics et les gestionnaires de l'infrastructure seront tenus de fournir à l'autorité compétente **des informations essentielles au lancement d'appels d'offres pour les futurs contrats de service public**, notamment des informations concernant le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes ainsi que les spécifications de l'infrastructure. Ces informations doivent être **mises à la disposition des parties intéressées**, lorsqu'elles préparent leurs offres, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles.

#### e) Spécificités ferroviaires concernant les attributions internes

Lorsqu'un contrat relatif à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer est attribué à un opérateur interne par un groupe d'autorités compétentes locales, chacune de celles-ci doit avoir une zone de compétence qui n'est pas nationale et le contrat de service public attribué ne peut couvrir que les besoins en transport d'une agglomération urbaine ou d'une localité rurale, ou les deux.

#### f) Procédure simplifiée, non discriminatoire et transparente

Lorsqu'une autorité compétente ne reçoit qu'une seule offre à la suite de la publication de l'avis informant de l'intention d'attribuer un contrat de service public, elle peut suivre une procédure simplifiée en entamant des négociations avec l'unique soumissionnaire.

#### g) Attribution des contrats de service public

Les contrats de service public dans le transport ferroviaire doivent être attribués à travers une **mise en concurrence**. Le règlement prévoit toutefois des exceptions à ce principe en autorisant l'attribution directe ou une procédure simplifiée dans les cas suivants.

- Circonstances exceptionnelles: dans le cadre d'une mise en concurrence, une autorité compétente peut attribuer directement un contrat de service public pour une durée allant jusqu'à 5 ans dans les cas où, par exemple, l'autorité compétente gère déjà un certain nombre d'autres procédures d'appel d'offres susceptibles d'influer sur le nombre et la qualité des offres auxquelles elle peut s'attendre ou lorsque l'autorité compétente doit modifier le champ d'application du contrat de service public.
- Contrats de service public *de minimis*: la valeur annuelle moyenne ou la fourniture annuelle des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer descendent sous les seuils définis dans le règlement (7,5 millions d'euros/an ou 500 000 kilomètres).
- Exemption relative aux performances: lorsque l'autorité compétente considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat<sup>1</sup>, et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services et/ou le rapport coût-efficacité par rapport au précédent contrat de service public attribué. L'autorité compétente devra publier les motifs étayant cette décision. Elle devra également définir des exigences en matière de performances mesurables, transparentes et vérifiables, procéder à des évaluations périodiques afin de déterminer si l'opérateur les respecte et publier ses conclusions.
- Le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur de service public sont une seule et même entité et l'infrastructure est exclue du champ d'application de la directive 2012/34/UE en ce qui concerne les exigences d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

#### h) Limitation du nombre de contrats attribués au même opérateur

L'autorité compétente peut décider, avant de lancer la procédure d'appel d'offres, de limiter le nombre de lots d'un contrat de service public pouvant être attribués à une même entreprise ferroviaire. L'objectif doit être d'accroître la concurrence.

---

<sup>1</sup> Cette condition ne s'applique pas aux États membres dans lesquels, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le volume maximal annuel est inférieur à 23 millions de trains-km et qui disposent d'une seule autorité compétente au niveau national et d'un seul contrat de service public couvrant l'ensemble du réseau.

i) Accès au matériel roulant ferroviaire

L'autorité compétente devra, **dans le cadre de la préparation d'une procédure d'appel d'offres, évaluer la situation en matière d'accès au matériel roulant** pour tous les soumissionnaires potentiels et devra publier son évaluation. À la suite de cette évaluation, l'autorité compétente peut décider de prendre des mesures pour garantir l'accès au matériel roulant. Ces mesures comprennent: la mise en place d'un parc de matériel roulant, la fourniture d'une garantie pour le financement du matériel roulant ou l'engagement de reprendre le matériel roulant à la fin du contrat.

j) Entrée en vigueur/transition

Le règlement entre en vigueur douze mois après sa date de publication. Les nouvelles règles relatives à la mise en concurrence des contrats de service public et les exemptions relatives aux performances s'appliqueront à compter du 3 décembre 2019. Toutefois, l'article 5, paragraphe 6, autorisant l'attribution directe sans aucune limitation ne cessera de s'appliquer que 6 ans après la date d'entrée en vigueur. Les contrats attribués en vertu de l'article 5, paragraphe 6, peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de 10 ans.

## **5. Recommandation**

Dès lors que la position en première lecture du Conseil est conforme à l'accord conclu lors des négociations interinstitutionnelles, votre rapporteur recommande de l'adopter sans amendements.

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

<b>Titre</b>	Modification du règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
<b>Références</b>	11198/1/2016 – C8-0425/2016 – 2013/0028(COD)
<b>Date de la 1re lecture du PE – Numéro P</b>	26.2.2014                      T7-0148/2014
<b>Proposition de la Commission</b>	COM(2013)0028 - C7-0024/2013
<b>Date de l'annonce en séance de la réception de la position du Conseil en première lecture</b>	27.10.2016
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 27.10.2016
<b>Rapporteurs</b> Date de la nomination	Wim van de Camp 13.10.2014
<b>Examen en commission</b>	10.11.2016
<b>Date de l'adoption</b>	5.12.2016
<b>Résultat du vote final</b>	+:                      30 -:                      15 0:                      0
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Ziļe
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Daniel Dalton, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg
<b>Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Fabio De Masi, Jeroen Lenaers
<b>Date du dépôt</b>	7.12.2016