

P7_TA(2014)0148

Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer *I**

Résolution législative du Parlement européen du 26 février 2014 sur la proposition de 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 (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0028),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0024/2013),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu les avis motivés soumis par le Parlement lituanien, la Chambre des députés luxembourgeoise, la Première et la Seconde Chambres néerlandaises, le Bundesrat 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 européen¹,
 - vu l'avis du Comité des régions²,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales et de la commission du développement régional (A7-0034/2014),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 26 février 2014 en vue de l'adoption du règlement (UE) n° .../2014 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,
considérant ce qui suit:

¹ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

³ Position du Parlement européen du 26 février 2014.

(1) Au cours de la dernière décennie, le trafic de voyageurs par chemin de fer a connu une croissance insuffisante pour que sa part modale augmente par rapport à celles du transport routier et du transport aérien. Cette part modale, qui s'établit à 6 %, est restée relativement stable. Les services de transport de voyageurs par chemin de fer ~~n'ont pas évolué au même rythme~~ *évoluent pas aussi rapidement* que les besoins en ~~termes~~ *autres modes de transport sur les plans de la* disponibilité, *des prix* et de la qualité. *Partant de ce constat, il est nécessaire de tirer tous les enseignements de l'approche adoptée par l'Union dans le cadre des trois réformes ferroviaires précédentes.* [Am. 1]

(1 bis) Le transport par chemin de fer remplit une fonction essentielle sur les plans social et environnemental et dans la planification de la mobilité et peut voir sa part dans le transport de passagers augmenter sensiblement à l'échelle européenne. À cet égard, les investissements, tant dans la recherche que dans les infrastructures et le matériel roulant, peuvent contribuer sensiblement à une nouvelle croissance et favoriser ainsi la création d'emplois de façon directe dans le secteur ferroviaire et de façon indirecte en renforçant la mobilité des salariés d'autres secteurs. Le transport ferroviaire a le potentiel pour devenir un secteur d'activité moderne majeur de l'Union à condition que les États membres conviennent d'intensifier leur coopération. [Am. 2]

- (2) Le marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer de l'Union est ouvert à la concurrence depuis 2010. De plus, certains États membres ont ouvert leurs services nationaux de transport de voyageurs à la concurrence, soit en instaurant des droits d'accès libre, soit en lançant des appels d'offres pour des contrats de service public, soit en recourant à ces deux formules.
- (3) Dans son livre blanc sur la politique des transports du 28 mars 2011¹, la Commission a annoncé son intention d'achever le marché intérieur du transport par chemin de fer en permettant aux entreprises ferroviaires de l'Union de fournir tous les types de services de transport par chemin de fer sans entraves techniques et administratives indues. ***Afin d'accomplir plus sûrement cet objectif, il y a lieu de concevoir la réforme actuelle en prenant en considération les modèles ferroviaires ayant démontré leur efficacité au sein de l'Union.*** [Am. 5]
- (3 bis) Il convient d'améliorer la qualité et d'accroître l'efficacité des services publics de transport de personnes, étant entendu que les services de transport public de voyageurs qui fonctionnent aujourd'hui avec efficacité devraient être maintenus.*** [Am. 6]

¹ Livre blanc - «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011)0144.

(3 ter) L'achèvement de l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union devrait être considéré comme essentiel, afin que les transports ferroviaires deviennent une alternative crédible aux autres modes de transport en termes de prix et de qualité. [Am. 7]

(3 quater) Il est indispensable que les autorités compétentes exercent une fonction centrale dans l'organisation des services de transport public de voyageurs. Il leur revient de planifier les services de transport public de voyageurs, en particulier de déterminer les lignes qui peuvent être exploitées en libre accès ou doivent faire l'objet de contrats de service public, ainsi que le mode de concession. En outre, elles devraient prouver que seul le mode de concession qu'elles ont choisi permet d'atteindre les objectifs de rationalité économique, d'efficacité et de qualité et rendre publique cette justification. [Am. 8]

- (4) Il importe que les autorités compétentes organisent leurs services publics de transport de voyageurs en veillant à ce que les obligations de service public et la portée géographique des contrats de service public soient appropriées, nécessaires et proportionnées pour atteindre les objectifs de la politique du transport public de voyageurs sur leur territoire. Cette politique devrait être établie dans des plans ***durables*** pour le transport public permettant la mise en place de solutions de transport fondées sur le marché. Le processus de définition des plans pour le transport public et des obligations de service public devrait être transparent pour les parties intéressées, y compris pour les nouveaux entrants potentiels sur le marché. [Am. 9]
- (5) Afin d'assurer un financement sain qui réponde aux objectifs des plans ***durables*** pour le transport public, il importe que les autorités compétentes définissent des obligations de service public permettant d'atteindre sans coûts excessifs ***et en assurant une qualité élevée*** les objectifs du transport public, compte tenu de la compensation de l'incidence financière nette de ces obligations, et qu'elles assurent la viabilité financière à long terme des services publics de transport fournis dans le cadre des contrats de service public. ***À cette fin, il importe notamment d'éviter une compensation excessive ou insuffisante, découlant de la nature de l'obligation de service public ou de l'inobservation par l'autorité compétente de ses engagements financiers. Les obligations de service public peuvent valoir pour des réseaux au sein desquels certains services sont fournis en dégageant un bénéfice raisonnable sans compensation financière; l'inclusion de tels services dans les obligations de services publics ne doit pas donner lieu au versement de compensations qui dépassent le montant nécessaire pour garantir l'ensemble des services de réseau.*** [Am. 10]

- (6) Pour que le marché du transport public de voyageurs par chemin de fer fonctionne correctement, il est particulièrement important que les autorités compétentes respectent ces critères en ce qui concerne les obligations de service public et la portée des contrats de service public, car les opérations de transport en accès libre doivent être correctement coordonnées avec celles couvertes par un contrat de service public. C'est pourquoi l'organisme de contrôle ferroviaire indépendant devrait assurer l'application correcte et la transparence de ce processus.
- (7) Le volume ~~maximal annuel~~ des contrats de service public pour le transport de voyageurs par chemin de fer ***qui sera attribué sur la base d'une procédure de mise en concurrence*** devrait être déterminé de façon à favoriser la concurrence ***entre les petits soumissionnaires, les nouveaux candidats et l'opérateur historique*** sur ces marchés, tout en laissant une certaine souplesse aux autorités compétentes pour optimiser le volume en fonction de considérations économiques et opérationnelles. [Am. 64]

- (8) Afin de faciliter la préparation des offres et, partant, de renforcer la concurrence, il importe que les autorités compétentes veillent à ce que, ***dans le respect du secret commercial***, tous les opérateurs de service public intéressés reçoivent certaines informations sur les services et les infrastructures de transport couverts par le contrat de service public ***de telle manière qu'aucun ne puisse être considéré comme désavantagé par l'autorité contractante par rapport à d'autres concurrents***. [Am. 12]
- (9) Certains plafonds appliqués à l'attribution directe de contrats de service public devraient être adaptés, en ce qui concerne le transport par chemin de fer, aux conditions économiques spécifiques des procédures d'appel d'offres dans ce secteur.
- (9 bis) Pour assurer l'exercice d'une concurrence loyale et empêcher le détournement des compensations, il y a lieu d'appliquer le principe de la réciprocité. Ce principe devrait s'appliquer non seulement aux États membres et aux entreprises établies dans l'Union, mais aussi aux entreprises de pays tiers qui souhaitent participer à des procédures de passation de marchés publics dans l'Union.*** [Am. 65]

- (10) L'établissement d'un marché intérieur des services de transport de voyageurs par chemin de fer exige une application harmonisée, dans tous les États membres, des règles communes en matière de mise *en* concurrence pour les contrats de service public dans ce secteur, *compte tenu toutefois de la situation particulière de chaque État membre*. [Am. 14]
- (11) En vue de créer les conditions-cadres qui permettront à la société de tirer pleinement parti d'une ouverture effective du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, il est important que les États membres assurent un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des opérateurs de service public.
- (12) Lorsque le marché n'assure pas l'accès des opérateurs de service public au matériel ferroviaire roulant dans des conditions économiques non discriminatoires satisfaisantes, cet accès devrait être facilité par les autorités compétentes au moyen de mesures adéquates et efficaces.
- (13) Il convient que certains aspects essentiels des futures procédures d'appel d'offres pour des contrats de service public soient totalement transparents, de façon à permettre une meilleure organisation de la réponse des acteurs du marché.
- ~~(14) Compte tenu de la logique interne du règlement (CE) n° 1370/2007, il devrait être précisé que la période de transition qui court jusqu'au 2 décembre 2019 se réfère exclusivement à l'obligation d'organiser des procédures de mise en concurrence pour les contrats de service public. [Am. 66]~~

- ~~(15) La préparation des entreprises ferroviaires à une mise en concurrence obligatoire pour les contrats de service public nécessite une période supplémentaire pour permettre aux entreprises auxquelles ces contrats étaient auparavant attribués directement de procéder à une restructuration interne efficace et durable. Des mesures transitoires sont donc nécessaires pour les contrats attribués directement entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement et le 3 décembre 2019. [Am. 67]~~
- (16) Lorsque le marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer sera ouvert, étant donné que les autorités compétentes pourront être amenées à prendre des mesures visant à garantir un niveau élevé de concurrence en limitant le nombre de contrats attribués à une même entreprise ferroviaire, des dispositions appropriées devraient être prévues à cet effet.
- (17) Pour assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹.

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(18) Dans le contexte de la modification du règlement (CE) n° 994/98 du Conseil (règlement d'habilitation)¹, la Commission a également proposé une modification du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil (COM(2012)0730). Afin d'harmoniser l'approche relative aux exemptions par catégorie dans le domaine des aides d'État, et conformément aux procédures prévues à l'article 108, paragraphe 4, et à l'article 109 du traité, les aides en faveur de la coordination des transports ou du remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public visées l'article 93 du traité devraient être introduites dans le champ d'application du règlement d'habilitation.

(19) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 1370/2007 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

¹ Règlement du Conseil (UE) n° .../... modifiant le règlement (CE) n° 994/98 du Conseil du 7 mai 1998 sur l'application des articles 92 et 93 du traité instituant la Communauté européenne à certaines catégories d'aides d'État horizontales et le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, COM(2012)0730 du 5.12.2012.

Article premier

~~Le~~ *Sans préjudice de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil¹ le règlement (CE) n° 1370/2007 est modifié comme suit: [Am. 17]*

1. L'article 2 est modifié comme suit:

-a) le point suivant est inséré:

'a bis) «transport public de voyageurs par chemin de fer», le transport public de voyageurs par chemin de fer, hormis le transport de personnes par d'autres modes ferroviaires tels que métro, tramway ou, si les États membres le décident, système tram-train;» [Am. 18]

a) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale et qui couvre, entre autres, les besoins en transport d'une agglomération urbaine et/ou d'une zone rurale, ou d'une localité rurale région, y compris sur le plan transfrontalier;» [Am. 19]

¹ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

b) Au point e) l'alinéa suivant est ajouté:

«La portée des obligations de service public ~~exclut tous~~ *peut couvrir* les services publics de transport ~~qui ne sont pas strictement~~ nécessaires, *entre autres*, pour bénéficier des effets de réseau *de nature économique, technique ou géographique* au niveau local, régional ou infranational. *Ces effets de réseau découlent de l'intégration des services de transport qui rendent les transports publics plus attrayants pour les voyageurs et plus efficaces pour le secteur des transports publics. Les effets de réseau peuvent résulter à la fois de services ayant atteint le seuil de rentabilité et de services qui n'y sont pas parvenus, ainsi que sous divers aspects, comme le trajet, l'horaire ou le tarif.*» [Am. 20]

2. L'article suivant est inséré:

«Article 2 *bis*

Plans pour le transport public *multimodaux et durables* et obligations de service public [Am. 21]

1. Les autorités compétentes établissent et mettent régulièrement à jour des plans *multimodaux* pour le transport public de voyageurs couvrant tous les modes de transport concernés pour le territoire dont elles sont responsables. Lesdits plans définissent les objectifs de la politique du transport public et les moyens de leur mise en œuvre, et ils couvrent tous les modes de transport concernés pour le territoire dont lesdites autorités sont responsables, *en promouvant ainsi la cohésion sociale et territoriale. Ces plans peuvent revêtir la forme d'informations sur les plans de transport public qui existent déjà dans le domaine public. Les services interrégionaux qui existent déjà sont pris en compte. Ces plans pour le transport public* comportent au minimum: [Am. 22]

a) la structure du réseau ou des lignes;

b) les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, *y compris, entre autres, telles que l'accessibilité, la connectivité territoriale, la sûreté, pour les personnes handicapées, et les interconnexions modales et intermodales aux principales plates-formes de connexion, les caractéristiques de l'offre telles que l'horaire d'exploitation, la fréquence des services et le taux minimal d'utilisation des capacités;*
[Am. 23]

b bis) pour le transport public de voyageurs par chemin de fer, les critères d'efficience, y compris, entre autres, la part modale des transports publics, la ponctualité, la rationalité économique, la fréquence des services, la satisfaction des clients et la qualité du matériel roulant;
[Am. 24]

c) les normes de qualité relatives à des éléments tels *et de sécurité ainsi que les caractéristiques des équipements des arrêts et des modalités de contrôle relatives au* matériel roulant, la ponctualité et la fiabilité, la propreté, les services aux usagers et leurs *aux infrastructures et aux services, y compris l'information, le traitement des plaintes et les recours, le contrôle de la qualité des services;* [Am. 25]

d) les principes de la politique tarifaire; *dont les modalités de l'application des tarifs sociaux;* [Am. 26]

e) ~~les exigences opérationnelles telles que le transport de bicyclettes, la gestion du trafic et le plan d'urgence en cas de perturbation~~ ***les règles gouvernant les droits des voyageurs, les conditions sociales et de travail et la protection de l'environnement, ainsi que la définition d'objectifs environnementaux.*** [Am. 27]

~~Lorsqu'elles établissent les plans pour le transport public, les autorités compétentes tiennent compte, notamment, des règles applicables en matière de droits des voyageurs, d'emploi et de protection de l'environnement, et sur le plan social.~~ [Am. 28]

Les autorités compétentes adoptent les plans pour le transport public après consultation des parties intéressées, ~~et les publient.~~ ***Aux fins du présent règlement, les parties intéressées à prendre en considération sont, dont au minimum, les opérateurs de transport, les gestionnaires de l'infrastructure s'il y a lieu et les associations de voyageurs et de travailleurs représentatives, et publient ces plans.*** [Am. 29]

2. La fixation des obligations de service public et l'attribution des contrats de service public sont conformes aux plans pour le transport public applicables.
3. Les spécifications et le champ d'application des obligations de service public pour le transport public de voyageurs présentent les caractéristiques suivantes:
 - a) ils sont définis conformément à l'article 2, point e);
 - b) ils sont appropriés par rapport aux objectifs fixés dans le plan pour le transport public; *à savoir qu'ils déterminent le mode de concession eu égard aux normes de qualité à atteindre et les moyens à mettre en œuvre afin d'accomplir les objectifs du plan pour le transport public;*
[Am. 30]
 - c) ils ~~n'excèdent pas ce qui est nécessaire et proportionnés~~ *sont nécessaires et proportionnés* pour atteindre les objectifs ~~du plan~~ *des plans* pour le transport public *et, pour le transport public de voyageurs par chemin de fer, tiennent compte de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil**. [Am. 31]

~~L'évaluation du caractère approprié visé au point b) tient compte de l'opportunité ou non, aux fins de la réalisation des objectifs des plans pour le transport public, d'une intervention publique pour la fourniture des services de transport de voyageurs. [Am. 32]~~

~~Pour le transport public de voyageurs par chemin de fer, l'évaluation de la nécessité et de la proportionnalité visées au point c) prend en compte les services de transport fournis en vertu de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)[†] et de toutes les informations fournies aux gestionnaires de l'infrastructure et aux organismes de contrôle conformément à l'article 38, paragraphe 4, première phrase, de ladite directive. [Am. 33]~~

4. Les spécifications et la compensation liée à l'incidence financière nette des obligations de service public ~~répondent aux critères suivants:~~ *sont conçues de manière à atteindre de manière rentable les objectifs du plan pour le transport public et à soutenir financièrement sur le long terme la fourniture de services publics de transport de voyageurs.* [Am. 34]

[†] JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

5. Dans le cadre de la préparation des spécifications, l'autorité compétente expose le projet de spécifications et le champ d'application des obligations de service public, les principales étapes de l'évaluation de leur conformité aux exigences énoncées aux paragraphes 2, 3 et 4, et les résultats de cette évaluation.

L'autorité compétente consulte ~~de manière appropriée~~, au sujet desdites spécifications, les parties intéressées comprenant, ~~au minimum~~, les opérateurs de transport, les gestionnaires de l'infrastructure ~~s'il y a lieu~~ et les associations de voyageurs et de travailleurs représentatives, et elle prend leurs avis en considération. [Am. 35]

6. Pour le transport public de voyageurs par chemin de fer:
 - a) la conformité de l'évaluation et de la procédure définies au présent article est assurée par l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE, ~~y compris de sa propre initiative~~ *à la demande de toute partie intéressée concernée*. [Am. 36]

b) ~~le volume annuel d'un contrat~~ *nombre minimal de contrats* de service public en termes de trains-km ne dépasse pas 10 millions de trains-km ou un tiers du volume total du transport public national de voyageurs par chemin de fer géré par contrat de service public, la valeur la plus élevée des deux étant retenue. *de transport ferroviaire dans un État membre est égal à:*

- *un lorsque le volume du marché national de transport de voyageurs par chemin de fer sous contrat de service public ne dépasse pas 20 millions de trains-km;*
- *deux lorsque le volume du marché national de transport de voyageurs par chemin de fer sous contrat de service public est compris entre 20 millions et 100 millions de trains-km, à la condition qu'aucun contrat n'ait une taille telle qu'il dépasse à lui seul 75 % du volume total du marché sous contrat de service public;*
- *trois lorsque le volume du marché national de transport de voyageurs par chemin de fer sous contrat de service public est compris entre 100 millions et 200 millions de trains-km, à la condition qu'aucun contrat n'ait une taille telle qu'il dépasse à lui seul 75 % du volume total du marché sous contrat de service public;*
- *quatre lorsque le volume du marché national de transport de voyageurs par chemin de fer sous contrat de service public dépasse 200 millions de trains-km, à la condition qu'aucun contrat n'ait une taille telle qu'il dépasse à lui seul 50 % du volume total du marché sous contrat de service public. [Am. 69]*

b bis) L'autorité compétente détermine les lignes qui doivent être concédées au titre de contrats de service public conformément à la directive 2012/34/UE. [Am. 38]

* *Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32). »*

3. L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) définissent clairement les obligations de service public visées à l'article 2, point e), et à l'article 2 *bis*, dont l'opérateur de service public doit s'acquitter, ainsi que les ~~zones géographiques concernées~~ **réseaux de transport concernés, et imposent aux opérateurs de fournir aux autorités compétentes, dans le respect du secret commercial, toutes les informations utiles pour l'attribution des contrats de service public;**»
[Am. 39]

b) au paragraphe 1, point b), la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«Dans le cas de contrats de service public qui ne sont pas attribués conformément à l'article 5, paragraphe 3, ces paramètres sont déterminés de façon à ce ~~qu'aucune~~ **que la** compensation ne ~~puisse excéder~~ **soit ni supérieure ni inférieure au** montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'opérateur de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable;» [Am. 40]

b bis) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Sans préjudice du droit national et du droit *de l'Union*, y compris les conventions collectives *représentatives* conclues entre partenaires sociaux, les autorités compétentes *exigent* de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel *des conditions de travail répondant à des normes sociales contraignantes sur le plan national, régional ou local et/ou qu'il procède au transfert obligatoire de personnel en cas de changement d'opérateur. Lorsque ce transfert est effectué, le personnel* préalablement engagé *par l'opérateur précédent* pour fournir les services *se voit reconnaître* les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE. Lorsque les autorités compétentes exigent que les opérateurs de service public respectent certaines normes sociales, les documents de mise en concurrence et les contrats de service public recensent le personnel concerné et donnent *clairement* des précisions sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services." *[Am. 41]*

c) Le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«~~6.~~ ~~Lorsque les autorités compétentes~~ Conformément au droit national, exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines ~~les~~ **autorités compétentes arrêtent des** normes qualitatives et sociales, ~~ou~~ ~~qu'ils établissent~~ **contraignantes, fixent** des critères sociaux et qualitatifs, ~~ces normes et critères figurent~~ **appropriés, y compris l'obligation incombant aux opérateurs de services publics de se conformer aux conventions collectives représentatives applicables et d'assurer des conditions de travail et d'emploi décentes, en les inscrivant ou en y faisant référence** dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public, **quel que soit le mode de concession.**";. [Am. 42]

d) Le paragraphe suivant est ajouté:

«8. Les autorités compétentes mettent à disposition de toutes les parties intéressées des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle **en respectant le secret commercial**. Ces informations portent notamment sur le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes liés au service public de transport de voyageurs couvert par l'appel d'offres, et des précisions sur les spécifications de l'infrastructure pertinentes pour l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant requis, et leur permettent de préparer des plans d'exploitation bien étayés. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire assistent les autorités compétentes pour la fourniture de toutes les spécifications de l'infrastructure pertinentes. Le non-respect des dispositions énoncées ci-dessus est soumis au contrôle juridictionnel prévu à l'article 5, paragraphe 7.» [Am. 43]

4. L'article 5 est modifié comme suit:

-a) Le paragraphe suivant est inséré:

"1 bis. Toute autorité compétente, qu'il s'agisse d'une autorité individuelle ou d'un groupe d'autorités, y compris d'autorités de plus d'un État membre, a le droit d'attribuer des contrats de service public conformément aux règles énoncées dans le présent règlement.";
[Am. 44]

-a bis) Les paragraphes suivants sont insérés:

"3 bis. Jusqu'à la fin de la période transitoire visée à l'article 8, paragraphe 2, les États membres et, si le droit national le permet, les autorités compétentes peuvent exclure des procédures de mise en concurrence pour l'attribution de contrats de service public de transport ferroviaire organisées par les autorités compétentes sur leur territoire au titre du paragraphe 3 du présent article tout(e) entreprise ou opérateur ferroviaire ou toute filiale contrôlés directement ou indirectement par une entreprise ferroviaire ou sa société holding si l'entreprise ferroviaire ou la société holding qui exerce le contrôle ou leurs filiales:

- a) *détiennent une licence et proposent des services nationaux de transport ferroviaire dans un État membre dans lequel les autorités compétentes n'ont pas le droit d'attribuer des contrats de service public par voie de procédures de mise en concurrence, et*
- b) *ont bénéficié de contrats de service public de transport ferroviaire attribués directement dont la part en valeur dépasse 50 % de la valeur totale de l'ensemble des contrats de service public de transport ferroviaire attribués à cette entreprise ferroviaire, à cette société holding ou à leurs filiales.*

Aux fins du présent paragraphe, on entend par "contrôle" les droits, contrats ou autres moyens qui, seuls ou conjointement et compte tenu des circonstances de fait ou de droit applicables, confèrent la possibilité d'exercer une influence déterminante sur une entreprise, notamment par les éléments suivants:

- a) *la propriété ou le droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;*
- b) *les droits ou les contrats qui confèrent la possibilité d'exercer une influence déterminante sur la composition, les votes ou les délibérations des organes sociaux de l'entreprise.*

3 ter. Les États membres et, si le droit national le permet, les autorités compétentes peuvent exclure des procédures de mise en concurrence tout opérateur ou toute entreprise contrôlé(e) directement ou indirectement par une ou plusieurs personnes physiques ou morales enregistrées dans un ou plusieurs pays tiers, sauf si ce ou ces pays ont pris des mesures permettant l'attribution, par voie de mise en concurrence, de contrats de service public à des entreprises ferroviaires détenant une licence dans un État membre." [Am. 68]

a) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Sauf si la législation nationale l'interdit, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public:

- a) dont la valeur annuelle moyenne est estimée à: moins de 1 000 000 EUR ou moins de 5 000 000 EUR dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer, ou
- b) qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de ~~300 000~~ **300 000 véhicules-kilomètres** de services publics de transport de voyageurs ou moins de ~~150 000~~ **500 000 véhicules-kilomètres** dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer. [Am. 47]

b bis) lorsque les spécifications techniques de systèmes ferroviaires isolés relevant du service public de transport de voyageurs diffèrent sensiblement des STI du réseau ferroviaire principal de l'État membre concerné auquel ils ne sont pas connectés
[Am. 75]

Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de vingt-trois véhicules routiers, les plafonds susmentionnés peuvent être relevés à une valeur annuelle moyenne estimée à moins de 2 000 000 EUR ou à une fourniture annuelle de moins de 600 000 kilomètresvéhicules-kilomètres de services publics de transport de voyageurs.» [Am. 48]

a bis) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. *Une situation d'urgence peut comprendre l'incapacité de l'autorité compétente à lancer en temps utile une procédure de mise en concurrence pour un contrat de service public et/ou à attribuer en temps utile ledit contrat à un opérateur.* Cette mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel de prorogation d'un contrat de service public ou de l'exigence de l'exécution de certaines obligations de service public. L'opérateur de service public a le droit de former un recours contre la décision lui imposant l'exécution de certaines obligations de service public. L'attribution ou la prorogation d'un contrat de service public par mesure d'urgence ou l'imposition d'un tel contrat ne dépasse pas deux ans."; [Am. 63]

b) Le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

~~"6. Les autorités compétentes peuvent, pour stimuler la concurrence entre entreprises ferroviaires, décider d'attribuer à des entreprises ferroviaires différentes les contrats de transport public de voyageurs par chemin de fer couvrant les différentes parties d'un même réseau ou ensemble de lignes. À cette fin, lesdites autorités peuvent décider, avant de lancer la procédure d'appel d'offres, de limiter le nombre de contrats pouvant être attribués à une même entreprise ferroviaire. Conformément à la directive 2012/34/UE, et sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public visés à l'article 2 bis peuvent décider de procéder à l'attribution directe de contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le respect des conditions suivantes:~~

a) *le plan de transport public comporte des exigences applicables pendant toute la durée du contrat sous les aspects suivants:*

- *évolution des volumes de passagers,*
- *ponctualité des services,*
- *rationalité économique en termes de productivité du travail,*
- *fréquence des opérations ferroviaires,*
- *satisfaction des clients,*
- *qualité du matériel roulant;*

b) *l'autorité compétente annonce au plus tard dix-huit mois avant la prise d'effet du contrat les modalités selon lesquelles il devra être satisfait aux exigences énoncées au point a) du présent paragraphe dans le cadre de l'attribution directe d'un contrat de service public et évalue à intervalles réguliers le respect de ces exigences dans le rapport annuel visé à l'article 7, paragraphe 1. Si un opérateur ou une entreprise ferroviaire concerné(e) dépose une plainte au sujet de l'attribution directe du contrat, l'organisme de contrôle examine les motifs fournis par l'autorité compétente et prend une décision au plus tard deux mois après le dépôt de la plainte. L'organisme de contrôle peut aussi agir de sa propre initiative;*

c) *l'organisme de contrôle examine au plus tard vingt-quatre mois avant la fin du contrat en cours si les exigences énoncées au présent paragraphe, point a), et évaluées conformément à l'article 7, paragraphe 1, ont été respectées. L'autorité compétente fournit à l'organisme de contrôle toutes les données nécessaires à son évaluation.*

S'il estime que les exigences énoncées au présent paragraphe, point a), n'ont pas été respectées, l'organisme de contrôle oblige sans tarder l'autorité compétente à attribuer tout nouveau contrat de service public conformément au paragraphe 3 du présent article.

La décision de l'autorité de régulation indépendante est contraignante et applicable sans délai.

Par dérogation à l'article 4, paragraphe 3, la durée de ces contrats n'excède pas neuf ans.

La Commission adopte des actes délégués précisant les exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 6, point a).". [Am. 50]

5. L'article suivant est inséré:

«Article 5 bis

Matériel roulant

1. Les ~~États membres~~ **autorités compétentes** prennent, en conformité avec les règles relatives aux aides d'État, les mesures nécessaires pour assurer aux opérateurs qui souhaitent fournir des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer dans le cadre d'un contrat de service public **les conditions d'un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté au transport public de voyageurs par chemin de fer. [Am. 51]**
2. Lorsqu'il n'existe pas, sur le marché concerné, de société de location de matériel roulant tel que visé au paragraphe 1 et exerçant son activité dans des conditions non discriminatoires et commercialement viables pour tous les opérateurs de transport public de voyageurs par chemin de fer concernés, les États membres veillent à ce que le risque lié à la valeur résiduelle du matériel roulant soit supporté par l'autorité compétente, en conformité avec les règles relatives aux aides d'État, lorsque les opérateurs qui envisagent et ont la capacité de participer à des procédures de mise en concurrence pour des contrats de service public en font la demande dans le but de pouvoir participer auxdites procédures.

L'autorité compétente peut se conformer à l'exigence énoncée au premier alinéa selon ~~l'une des modalités suivantes~~ **diverses modalités facilitant les économies d'échelle, notamment: [Am. 52]**

- a) en acquérant elle-même *au prix du marché*, le matériel roulant utilisé aux fins de l'exécution du contrat de service public en vue de le mettre à la disposition de l'opérateur de service public retenu au prix du marché ou dans le cadre du contrat de service public en application de l'article 4, paragraphe 1, point b), de l'article 6 et, le cas échéant, de l'annexe; **[Am. 53]**
- b) en fournissant une garantie pour le financement du matériel roulant utilisé pour l'exécution du contrat de service public au prix du marché ou dans le cadre du contrat de service public en application de l'article 4, paragraphe 1, point b), de l'article 6 et, le cas échéant, de l'annexe. Une telle garantie peut couvrir le risque lié à la valeur résiduelle dans le respect des règles applicables en matière d'aides d'État;
- c) en s'engageant, dans le contrat de service public, à reprendre le matériel roulant au prix du marché à la fin dudit contrat;
- c bis) en coopérant avec les autorités locales voisines afin de disposer d'un plus large groupement de matériel roulant. [Am. 54]*

3. Dans les cas visés ~~aux~~ *au paragraphe 2, deuxième alinéa*, points b) et c), l'autorité compétente a le droit d'exiger de l'opérateur de service public qu'il transfère le matériel roulant, à l'expiration du contrat de service public, au nouvel exploitant attributaire du contrat. L'autorité compétente peut imposer au nouvel opérateur de transport public de reprendre le matériel roulant. Le transfert se fait aux taux du marché. **[Am. 55]**
4. En cas de transfert du matériel roulant à un nouvel opérateur de transport public, l'autorité compétente met à disposition dans les documents de mise en concurrence des informations détaillées sur le coût de l'entretien du matériel roulant et sur l'état matériel de ce dernier. **[Am. 56]**

~~4. Le [18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] au plus tard, la Commission adopte des mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application des paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 9 bis, paragraphe 2.» **[Am. 57 et 82]**~~

6. À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte les dispositions de l'article 4, indépendamment des modalités d'attribution du contrat. Toute compensation, quelle qu'en soit la nature, liée à un contrat de service public qui n'a pas été attribué conformément à l'article 5, paragraphe 3, ou liée à une règle générale, est en outre conforme aux dispositions de l'annexe.»

7. L'article 7 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque autorité compétente publie, une fois par an, un rapport global sur les obligations de service public relevant de sa compétence, la date de début et la durée des contrats de service public, les opérateurs de service public retenus ainsi que les compensations et les droits exclusifs qui leur sont octroyés en contrepartie. ***Ce rapport comporte une évaluation des résultats obtenus quant au respect des obligations et rend compte de tous les indicateurs du service de transport, notamment la ponctualité, la fiabilité, la propreté, la satisfaction des usagers mesurée au moyen de sondages d'opinion publique et le taux minimal d'utilisation des capacités.*** Ce rapport fait la distinction entre le transport par autobus et le transport par chemin de fer, il permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public et donne, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous les droits exclusifs accordés. Les États membres facilitent l'accès centralisé à ces rapports, par exemple au moyen d'un portail internet commun. ***Une synthèse de ces rapports est rédigée par la Commission qui la transmet, dans toutes les langues de travail, au Parlement européen et au Conseil.***» [Am. 58]

b) Au paragraphe 2, le point suivant est inséré:

«d) la date de début et la durée prévues du contrat de service public.»

8. L'article 8 est modifié comme suit:

a) Le premier alinéa du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de service public ~~de relatifs au~~ transport ~~par chemin de fer~~, à l'exception ~~d'autres~~ **routier et à des** modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway **ou les systèmes tram-train**, est conforme à l'article 5, ~~paragraphe 3~~, à compter du 3 décembre 2019. ~~Tous les~~ Les contrats de service public de transport **public de voyageurs** par ~~d'autres modes ferroviaires et par route~~ doivent avoir été passés **chemin de fer sont attribués** conformément à l'article 5, ~~paragraphe 3~~), avant le 3 décembre 2019 **à compter du 3 décembre 2022. Le 3 décembre 2022** au plus tard, **les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public visés à l'article 2 bis sont investies de tous les pouvoirs nécessaires pour attribuer les contrats de service public conformément à l'article 5.** Au cours de la période transitoire courant jusqu'au 3 décembre 2019 **des périodes transitoires**, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5, paragraphe 3, afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant notamment les capacités de transport.» [Am. 59]

a bis) Au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

"Dans un délai de six mois suivant la première moitié des périodes transitoires, les États membres fournissent à la Commission un rapport d'avancement mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'attribution progressive des contrats de service public conformément à l'article 5. Sur la base des rapports d'avancement des États membres, la Commission peut proposer des mesures appropriées, adressées aux États membres."; [Am. 60]

b) Le paragraphe suivant est inséré:

«2 *bis*. Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement ~~entre le 1^{er} janvier 2013 et le 2 décembre 2019 peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration.~~ **Cependant, avant le 3 décembre 2022, mais ne sont pas conformes à l'article 5, expirent**, dans tous les cas, ~~ils ne peuvent pas se poursuivre après le 31 décembre 2022.~~ **au plus tard le ...⁺**» [Am. 61]

c) Au paragraphe 3, la dernière phrase du deuxième alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Les contrats visés au point d) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, pour autant qu'ils aient une durée limitée similaire aux durées prévues à l'article 4.».

9. L'article suivant est inséré:

«Article 9 *bis*

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité de l'espace ferroviaire unique européen institué par l'article 62 de la directive 2012/34/UE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil*.

⁺ *Dix ans après l'entrée en vigueur du présent règlement (à savoir de l'acte modificatif – 2013/0028(COD)).*

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

- * Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. ***Il est disponible sous la forme d'un texte consolidé avec le règlement (CE) n° 1370/2007, qu'il modifie dans les trois mois de sa publication. [Am. 62]***

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

Fait à ..., le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président