AMENDEMENTS 001-062
déposés par la commission des transports et du tourisme

Rapport
Mathieu Grosch **A7-0034/2014**
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer

Proposition de règlement (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

Amendement 1

Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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*** que les ***besoins en termes*** de disponibilité et de qualité.	(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'***évoluent pas aussi rapidement*** que les ***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.***

Amendement 2

Proposition de règlement
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(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.

Amendement 3

Proposition de règlement
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) Pour garantir aux voyageurs un service de grande qualité, tout en atteignant les objectifs de la politique du transport public de voyageurs, il convient que les droits en accès libre soient la règle et fassent l'objet d'une coordination, notamment au moyen de l'obligation de mise en concurrence pour les contrats de service public.

Justification

Les opérations en accès libre se fondent uniquement sur les résultats commerciaux et la

satisfaction des voyageurs: elles sont donc les plus capables de fournir une grande qualité de service.

Amendement 4

Proposition de règlement
Considérant 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 ter) Il convient de limiter l'attribution directe d'un contrat de service public aux situations particulières qui peuvent se présenter, comme le risque d'interruption dans la prestation des services, et donc de la borner dans le temps.

Justification

L'attribution directe d'un contrat devrait être l'exception, et non la règle.

Amendement 5

Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(3) Dans son livre blanc sur la politique des transports du 28 mars 2011, 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.	(3) Dans son livre blanc sur la politique des transports du 28 mars 2011, 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.***

Amendement 6

Proposition de règlement
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) Il convient d'améliorer la qualité et d'accroître l'efficience des services publics de transport de personnes, étant entendu que les services de transport public de voyageurs qui fonctionnent aujourd'hui avec efficience devraient être maintenus.

Amendement 7

Proposition de règlement
Considérant 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(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.

Amendement 8

Proposition de règlement
Considérant 3 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(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'efficience et de qualité et rendre publique cette justification.

Amendement 9

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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 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.	(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.

Amendement 10

Proposition de règlement
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Afin d'assurer un financement sain qui réponde aux objectifs des plans pour le transport public, il importe que les autorités compétentes définissent des obligations de service public permettant d'atteindre sans coûts excessifs les objectifs du transport public, compte tenu de la compensation de	(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

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.	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.***

Amendement 11

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Le volume maximal annuel des contrats de service public pour le transport de voyageurs par chemin de fer devrait être déterminé ***de*** façon ***à favoriser*** la concurrence sur ces marchés, tout en laissant une certaine souplesse aux autorités compétentes pour optimiser le volume en fonction de considérations économiques et opérationnelles.	(7) Le volume maximal annuel des contrats de service public pour le transport de voyageurs par chemin de fer devrait être déterminé ***d'une*** façon ***qui favorise*** la concurrence ***entre petits soumissionnaires, nouveaux entrants 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.

Justification

Le volume d'un contrat public devrait être établi de manière à encourager les soumissionnaires

nouveaux ou plus petits à participer à l'appel d'offres.

Amendement 12

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Afin de faciliter la préparation des offres et, partant, de renforcer la concurrence, il importe que les autorités compétentes veillent à ce que 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.	(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***.

Amendement 13

Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(9 bis) Le principe de réciprocité est un outil important pour contrer toute distorsion de concurrence. Il devrait s'appliquer non seulement aux États membres, mais aussi aux entreprises de pays tiers qui souhaitent participer à des procédures de passation de marchés publics dans l'Union.

Amendement 14

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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 concurrence pour les contrats de service public dans ce secteur.	(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***.

Amendement 15

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 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. Les entreprises qui obtiennent des contrats de service public dans le cadre d'une attribution directe ne devraient pas être autorisées à participer à des procédures d'appel d'offres pour des contrats de service public.

Justification

Les entreprises ne devraient pas exploiter les avantages qu'elles sont susceptibles d'avoir obtenus par une procédure d'attribution directe pour fausser la concurrence. Les attributions directes doivent demeurer possibles, mais les entreprises concernées ne doivent logiquement pas être autorisées à participer par ailleurs à des procédures d'appel d'offres.

Amendement 16

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) En vue de créer les conditions-cadres	(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.	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***:***
	a) un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des opérateurs de service public***;***
	b) un niveau de service minimal en cas de grève dans les transports publics.

Justification

Les services fournis au titre d'un contrat de service public sont financés par de l'argent public. Pour garantir que les passagers puissent toujours compter sur ces services, les États membres devraient assurer un niveau de service minimal en cas de grève.

Amendement 17

Proposition de règlement
Article 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le règlement (CE) n° 1370/2007 est modifié comme suit:	***Sans préjudice du droit de l'Union en matière de marchés publics [directive …, non encore publiée], le*** règlement (CE) n° 1370/2007 est modifié comme suit:

Justification

La révision du règlement (CE) n° 1370/2007 ne doit pas empiéter sur le droit général de l'Union en matière de marchés publics.

Amendement 18

Proposition de règlement
Article 1 – point 1 – sous-point -a (nouveau)
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	-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 en décident ainsi, système tram-train;»

Amendement 19

Proposition de règlement
Article 1 – point 1 – sous-point a
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
"(c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale et qui couvre les besoins en transport d'une agglomération urbaine ou d'une ***localité rurale;»***	"(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 ***région, y compris sur le plan transfrontalier;***

Justification

Une clarification s'impose, car il n'existe pas aujourd'hui de définition à l'échelle européenne des "agglomérations urbaines" ou des "localités rurales".

Amendement 20

Proposition de règlement
Article 1 – point 1 – sous-point b
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«La portée des obligations de service public ***exclut tous*** les services publics de	«La portée des obligations de service public ***peut couvrir*** les services publics de

transport ***qui ne sont pas strictement*** nécessaires pour bénéficier des effets de réseau au niveau local, régional ou infranational.»	transport 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 efficients 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.*».**

Amendement 21

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – Titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Plans pour le transport public et obligations de service public	Plans pour le transport public ***multimodaux et durables*** et obligations de service public

Amendement 22

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les autorités compétentes établissent et mettent régulièrement à jour des plans 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	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

territoire dont lesdites autorités sont responsables. Les plans ***pour le transport public*** comportent au minimum:	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 comportent au minimum:

Amendement 23

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, ***telles que l'***accessibilité, ***la connectivité territoriale, la sûreté,*** 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***;	b) les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, ***y compris, entre autres, l'***accessibilité ***pour les personnes handicapées***, ***et*** les interconnexions modales et intermodales aux principales plates-formes de connexion;

Justification

Il convient que les plans de transport ne soient pas soumis à des exigences disproportionnées. Les modalités précises des exigences posées devraient relever, en vertu du principe de subsidiarité, du pouvoir discrétionnaire de l'autorité compétente.

Amendement 24

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	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;

Amendement 25

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 - point c (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) les normes de qualité ***relatives à des éléments tels*** que les ***caractéristiques des équipements des arrêts et du*** matériel roulant, ***la ponctualité et la fiabilité, la propreté, les services aux usagers et leur*** information***, le traitement des plaintes et les recours, le contrôle de la qualité des services***;	c) les normes de qualité ***et de sécurité ainsi*** que les ***modalités de contrôle relatives au*** matériel roulant, ***aux infrastructures et aux services, y compris l'***information;

Justification

Il convient que les plans de transport ne soient pas soumis à des exigences disproportionnées. Les modalités précises des exigences posées devraient relever, en vertu du principe de subsidiarité, du pouvoir discrétionnaire de l'autorité compétente.

Amendement 26

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) les principes de la politique tarifaire;	d) les principes de la politique tarifaire***, dont les modalités de l'application des tarifs sociaux***;

Amendement 27

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) les exigences opérationnelles telles que le transport de bicyclettes, la gestion du trafic et le plan d'urgence en cas de perturbation.	***e) 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***.

Amendement 28

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	***supprimé***

Justification

Pour qu'il leur soit conféré une plus grande importance, il est demandé par ailleurs d'inscrire ces aspects à l'article 2 bis, paragraphe 1, point e), de sorte qu'ils n'ont pas lieu de figurer ici.

Amendement 29

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 1 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les autorités compétentes adoptent les	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,*** 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.	plans pour le transport public après consultation des parties intéressées, ***dont***, au minimum, les opérateurs de transport, les gestionnaires de l'infrastructure et les associations de voyageurs et de travailleurs représentatives***, et publient ces plans***.

Amendement 30

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 3 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) ils sont appropriés par rapport aux objectifs fixés dans le plan pour le transport public;	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***;

Justification

Il convient de définir plus précisément le terme "appropriés".

Amendement 31

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 3 – alinéa 1 - point c (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) ils ***n'excèdent pas ce qui est nécessaire et proportionné*** pour atteindre les objectifs ***du plan*** pour le transport public.	c) ils ***sont nécessaires et proportionnés*** pour atteindre les objectifs ***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 [1a].

_____

[1a] 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).

Amendement 32

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	***supprimé***

Justification

Il est demandé par ailleurs d'inscrire une explicitation du caractère approprié à l'article 2 bis, paragraphe 3, point b), de sorte qu'elle n'a pas lieu de figurer ici.

Amendement 33

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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	***supprimé***

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.

Justification

La teneur de cet alinéa est déjà reprise à l'article 2 bis, paragraphe 3, point c).

Amendement 34

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les spécifications et la compensation liée à l'incidence financière nette des obligations de service public ***répondent aux critères suivants:***	Les spécifications et la compensation liée à l'incidence financière nette des obligations de service public ***sont conçues de manière à atteindre de la manière la plus efficace possible par rapport aux coûts 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***.
a) elles permettent d'atteindre les objectifs du plan pour le transport public de la manière la plus efficace possible par rapport aux coûts;	
b) elles permettent de soutenir financièrement à long terme la fourniture de services publics de transport de voyageurs conformément aux exigences fixées dans le plan pour le transport public.	

Justification

Cet amendement vise à clarifier le paragraphe.

Amendement 35

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 5 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	L***'***autorité compétente consulte, au sujet desdites spécifications, les parties intéressées comprenant les opérateurs de transport, les gestionnaires de l***'***infrastructure et les associations de voyageurs et de travailleurs représentatives, et elle prend leurs avis en considération.

Justification

Il convient que les autorités compétentes organisent une consultation à laquelle devraient prendre part les associations de voyageurs et de travailleurs représentatives, qui ne seraient pas sollicitées seulement le cas échéant.

Amendement 36

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 6 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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***.	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 ***à la demande de toute partie intéressée concernée***.

Amendement 37

Proposition de règlement
Article 1 – point 2

Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 6 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le ***volume annuel d'un contrat*** 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.***	b) le ***nombre minimal*** de ***contrats de*** service public ***de transport ferroviaire dans un État membre:***
	– est d'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;
	– de 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;
	– de 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 65 % du volume total du marché sous contrat de service public;
	– de 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.

Amendement 38

Proposition de règlement
Article 1 – point 2
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 2 bis – paragraphe 6 – point c (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c) L'autorité compétente détermine les lignes qui doivent être concédées au titre de contrats de service public conformément à la directive 2012/34/UE.

Amendement 39

Proposition de règlement
Article 1 – point 3 – sous-point a
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 4 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«(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***;»	«(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 ***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***;»

Justification

Il importe de garantir que l'autorité compétente obtienne de l'opérateur toutes les informations utiles pour préparer les contrats de service public.

Amendement 40

Proposition de règlement
Article 1 – point 3 – sous-point b
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 4 – paragraphe 1 – point b – dernière phrase

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«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*** compensation ne ***puisse excéder le*** 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;»	«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 ***que la*** compensation ne ***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;»

Amendement 41

Proposition de règlement
Article 1 – point 3 – sous-point b bis (nouveau)
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 4 – paragraphe 5

Texte en vigueur	*Amendement*
	(b bis) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:
5. Sans préjudice du droit national et du droit ***communautaire***, y compris les conventions collectives conclues entre partenaires sociaux, les autorités compétentes ***peuvent exiger*** de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services 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 des précisions ***claires*** sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services.	***"***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.***".***

Cet amendement vise à modifier une disposition de l'acte en vigueur, l'article 4, paragraphe 5, qui n'est pas énoncée pleinement dans la proposition de la Commission.

Amendement 42

Proposition de règlement
Article 1 – point 3 – sous-point c
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 4 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
"***Lorsque les autorités compétentes,*** conformément au droit national, ***exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines*** normes qualitatives et sociales ***ou qu'ils établissent*** des critères sociaux et qualitatifs, ***ces normes et critères figurent*** dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public."	"***6.*** Conformément au droit national, ***les autorités compétentes arrêtent des*** normes qualitatives et sociales ***contraignantes, fixent*** des critères sociaux et qualitatifs ***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***."***;***

Amendement 43

Proposition de règlement
Article 1 – point 3 – sous-point d
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 4 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«8. Les autorités compétentes mettent à disposition de toutes les parties intéressées	«8**.** Les autorités compétentes mettent à la disposition de toutes les parties intéressées

des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle. 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.»	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.»

Amendement 44

Proposition de règlement
Article 1 – point 4 – sous-point –a (nouveau)
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(-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.";

Amendement 45

Proposition de règlement
Article 1 – point 4 – sous-point -a bis (nouveau)
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 – paragraphe 2 – point d

Texte en vigueur	*Amendement*
	(-a bis) Au paragraphe 2, le point d) est remplacé par le texte suivant:
d) en l'absence d'autorité locale compétente, les points a), b) et c) s'appliquent à une autorité nationale agissant au bénéfice d'une zone géographique qui n'est pas nationale, à condition que l'opérateur interne ne participe pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés à l'extérieur de la zone pour laquelle le contrat de service public a été attribué;	"d) en l'absence d'autorité locale compétente, les points a), b) et c) s'appliquent à une autorité nationale, à condition que l'opérateur interne ne participe pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés à l'extérieur de la zone pour laquelle le contrat de service public a été attribué;";

Cet amendement vise à modifier une disposition de l'acte en vigueur, l'article 5, paragraphe 2, point d), qui n'est pas énoncée pleinement dans la proposition de la Commission.

Amendement 46

Proposition de règlement
Article 1 – point 4 – sous-point a ter (nouveau)
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(-a ter) Le paragraphe 3 bis suivant est inséré:
	"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 organisées par les autorités compétentes sur leur territoire au titre du paragraphe 3 du présent article toute entreprise ferroviaire ou opérateur ou toute filiale que contrôlent directement ou indirectement des entreprises ferroviaires ou leurs sociétés holdings si au moins une des conditions suivantes est remplie:
	a) l'entreprise ferroviaire de contrôle

détient une licence ou la société holding de contrôle est établie dans un État membre dans lequel les autorités compétentes n'ont pas le droit d'attribuer, par voie d'appel d'offres, des contrats de service public, ou

b) l'entreprise ferroviaire et ses filiales ont bénéficié de contrats de service public attribués directement pour la prestation de services de transport ferroviaire 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 et à ses filiales.

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

a) le droit de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;

b) des droits ou des contrats qui confèrent une influence déterminante sur la composition, les votes ou les délibérations des organes sociaux de l'entreprise.

L'autorité compétente peut exclure des procédures de mise en concurrence tout opérateur ou toute entreprise contrôlé(e) directement ou indirectement par des personnes physiques ou morales enregistrées dans un pays tiers ou dans des 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.";

Amendement 47

Proposition de règlement
Article 1 – point 4 – sous-point a
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de ***300 000 kilomètres*** de services publics de transport de voyageurs ou moins de ***150 000 kilomètres*** dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer.	(b) qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de ***300 000 véhicules-kilomètres*** de services publics de transport de voyageurs ou moins de ***500 000 véhicules-kilomètres*** dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer.

Justification

Le seuil proposé par la Commission ne correspond pas au montant en euros figurant à l'article 5, paragraphe 4, point a), de sorte qu'il faut effectuer une adaptation qui reflète le prix moyen des billets de transport. En outre, les autorités compétentes devraient être tenues de fournir des éléments de preuve quant à la rationalité économique, à l'efficience et aux objectifs de qualité.

Amendement 48

Proposition de règlement
Article 1 – point 4 – sous-point a
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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 kilomètres*** de services publics de transport de voyageurs.	Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de ***cinquante*** 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 véhicules-kilomètres*** de services publics de transport de voyageurs.

Justification

Le plafond de 23 véhicules routiers établi dans le règlement apparaît arbitraire, dans la mesure

où il n'est pas cohérent avec la définition actuelle d'une PME par la Commission (recommandation 2003/361/CE).

Amendement 49

Proposition de règlement
Article 1 – point 4 – sous-point a bis (nouveau)
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 – paragraphe 5

Texte en vigueur	*Amendement*
	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. ***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.***	***"***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.";***

Cet amendement vise à modifier une disposition de l'acte en vigueur, l'article 5, paragraphe 5, qui n'est pas abordée dans la proposition de la Commission.

Justification

Il est proposé d'introduire une nouvelle exception au principe de procédure de mise en concurrence dans le cas où trop de contrats échoient au même moment dans un État membre. Dans ce cas, les autorités compétentes d'un État membre peuvent ne pas disposer des capacités administratives pour préparer comme il se doit différentes procédures au même moment. Par ailleurs, les opérateurs ferroviaires pourraient ne pas être en mesure de préparer plusieurs offres en parallèle.

Amendement 50

Proposition de règlement
Article 1 – point 4 – sous-point b
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«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.»***	***"6. 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) 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 à l'article 5, paragraphe 6, 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 à l'article 5, paragraphe 6, 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 à l'article 5, paragraphe 3. 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, conformément à l'article 9 bis, des actes délégués précisant les exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 6, point a).".

Amendement 51

Proposition de règlement
Article 1 – point 5
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les ***États membres*** 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 un accès effectif et non discriminatoire à du matériel	1. Les ***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

roulant adapté au transport public de voyageurs par chemin de fer.	discriminatoire à du matériel roulant adapté au transport public de voyageurs par chemin de fer.

Amendement 52

Proposition de règlement
Article 1 – point 5
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 bis – paragraphe 2 – alinéa 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
L'autorité compétente peut se conformer à l***'***exigence énoncée au premier alinéa selon ***l'une des modalités suivantes***:	L'autorité compétente peut se conformer à l***'***exigence énoncée au premier alinéa selon ***diverses modalités facilitant les économies d'échelle, notamment***:

Justification

Les modalités d'acquisition de matériel devraient favoriser les économies d'échelle.

Amendement 53

Proposition de règlement
Article 1 – point 5
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 bis – paragraphe 2 – alinéa 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) en acquérant elle-même 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;	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;

Justification

Il s'agit essentiellement de garantir l'égalité d'accès et de lever les obstacles à l'accès au matériel roulant. À cet égard, il est important que ces mesures de soutien ne soient pas prises en compte dans le système d'attribution. Le coût des mesures de soutien nécessaires à l'égard

d'un candidat ne doit pas être un élément du choix effectué par l'autorité compétente lors de l'attribution du contrat de service public. Il importe, en effet, de garantir l'entière neutralité de ces mesures de soutien, entre autres aspects, dans l'appel d'offres. Le degré de soutien dont les soumissionnaires ont besoin ne doit pas entrer en ligne de compte dans l'examen des offres et dans le choix effectué par l'autorité compétente. L'autorité compétente devrait aussi être à même de déterminer la viabilité de mesures de soutien retenues avant l'exécution du contrat répondant aux obligations de service public. Afin de prévenir les distorsions de la concurrence, il est indispensable que l'estimation des coûts repose sur les prix du marché.

Amendement 54

Proposition de règlement
Article 1 – point 5
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 bis – paragraphe 2 – alinéa 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c bis) en coopérant avec les autorités locales voisines afin de disposer d'un plus large groupement de matériel roulant.

Amendement 55

Proposition de règlement
Article 1 – point 5
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 bis – paragraphe 2 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Dans les cas visés ***aux*** 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.	***3.*** Dans les cas visés ***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.

Amendement 56

Proposition de règlement
Article 1 – point 5
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. 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.	***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.

Amendement 57

Proposition de règlement
Article 1 – point 5
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 5 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	***supprimé***

Justification

Le règlement (CE) n° 1370/2007 constitue une lex specialis en matière d'aides d'État, qui permet de déroger, pour les services publics de transport de voyageurs, aux règles générales applicables aux aides d'État. La mise en œuvre du dispositif proposé aux amendements 21 à 23 ne requiert pas d'actes d'exécution préalables. Il n'y a donc pas lieu de renvoyer à des mesures de la Commission.

Amendement 58

Proposition de règlement
Article 1 – point 7 – sous-point a
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
"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 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.»	"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.";***

Amendement 59

Proposition de règlement
Article 1 – point 8 – sous-point a
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 8 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
"2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de service public ***de*** transport ***par chemin de fer, à l'exception d'autres*** modes ferroviaires tels que le métro ***ou*** le tramway, est conforme à l'article 5***, paragraphe 3,*** à compter du ***3 décembre 2019. Tous*** les contrats de service public de transport par ***d'autres modes ferroviaires et par route doivent avoir été passés*** conformément à l'article 5***, paragraphe 3), avant le 3 décembre 2019*** au plus tard. Au cours ***de la période transitoire courant jusqu'au 3 décembre 2019***, 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.	"2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de service public ***relatifs au*** transport ***routier et à des*** modes ferroviaires tels que le métro***,*** le tramway ***ou les systèmes tram-train***, est conforme à l'article 5 à compter du ***3 décembre 2019.*** Les contrats de service public de transport ***public de voyageurs*** par ***chemin de fer sont attribués*** conformément à l'article 5 ***à compter du 3 décembre 2012. 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 ***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.***";***

Amendement 60

Proposition de règlement
Article 1 – point 8 – sous-point a
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 8 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	"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.";

Justification

En raison du nombre de contrats qui devront être mis en concurrence dans le secteur ferroviaire, un délai suffisant est nécessaire afin d'éviter la conjonction de multiples procédures d'appel d'offres et de s'assurer des capacités de réponse de l'ensemble des opérateurs intéressés.

Amendement 61

Proposition de règlement
Article 1 - point 8 – point b
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 8 – paragraphe 2 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
"2 bis Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement ***entre le 1er janvier 2013 et le 2 décembre 2019 peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration. Cependant***, dans tous les cas, ***ils ne peuvent pas se poursuivre après le 31 décembre 2022***.	"2 bis**.** Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement ***avant le 3 décembre 2022***, ***mais ne sont pas conformes à l'article 5, expirent,*** dans tous les cas, ***au plus tard le ...*";*** _____ * ***JO: prière d'insérer la date: dix ans après l'entrée en vigueur du présent règlement (à savoir de l'acte modificatif – 2013/0028(COD))***

Amendement 62

Proposition de règlement
Article 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.	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.***