Amendement 77
Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(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 ***par les autorités compétentes, lesquelles demeurent au premier chef responsables de l'exécution de ces contrats***.

Or. en

Justification

Il n'est sans doute pas vain de souligner que l'autorité de contrôle ferroviaire, conformément à la directive 2012/34/UE, ne peut surveiller le bon accomplissement des missions et des procédures de mise en œuvre par les autorités compétentes que de manière non discriminatoire.

Amendement 78
Mikael Gustafsson, Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

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.	***supprimé***

Or. en

Justification

La fixation d'un volume annuel maximal pour les contrats de service public revient à présumer à tort des seuils qui ne répondent pas aux particularités du nombre de voyageurs et des besoins géographiques que chaque État membre détermine en fonction de sa politique générale de transports.

Amendement 79
Mikael Gustafsson, Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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) ***Les conditions économiques et sociales spécifiques sous lesquelles les procédures d'appel d'offres pourraient se dérouler dans ce secteur devraient refléter les besoins en matière de contrats de service public correctement adaptés au transport par chemin de fer***.

Or. en

Justification

Les procédures d'appel d'offres, si on les utilise, devraient répondre au besoin de contrats de service public en rendant des services ferroviaires effectifs aux clients.

Amendement 80
Mikael Gustafsson, Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(11) En vue de créer les conditions-cadres qui permettront à la société de tirer pleinement parti ***d'un service public efficace de haute qualité dans le domaine*** des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, il est important que les États membres assurent***, en tout état de cause, de bonnes conditions de travail et*** un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des opérateurs de service public ***au niveau national, régional ou local***. ***Cela devrait être assuré par le droit national et/ou par les conventions collectives sectorielles et/ou les obligations de convention collective et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sur le lieu où le service est fourni, et/ou en exigeant le transfert obligatoire du personnel. Ces normes doivent être contraignantes pour tous les opérateurs et doivent protéger les droits du travail et tous les droits au moment du changement d'opérateur. Lorsque ce transfert est effectué, il doit s'appliquer au personnel préalablement engagé par l'opérateur précédent pour fournir le service et lui octroyer les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive***

2001/23/CE[1].

Des normes sociales qualitatives sont une condition de la fourniture de services de qualité. Par conséquent, la concurrence ne doit pas avoir d'effets négatifs sur les conditions de travail du personnel chargé de fournir les services. Les normes sociales et/ou le transfert obligatoire de personnel garantissent également des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et préviennent le risque de dumping social. Le transfert obligatoire du personnel en cas de changement d'opérateur assurera également la continuité des services pour les passagers et les autorités compétentes.

Or. en

Justification

Les États membres se sont pleinement engagés à garantir un bon niveau de conditions de travail pour le personnel employé par des prestataires tenus aux obligations de service public: ces conditions sont des facteurs clés pour la fourniture de services de qualité pour tous les clients et doivent par conséquent être incluses, et contraignantes, dans le cadre de toutes les procédures d'appel d'offres lancées par les autorités compétentes

Amendement 81
Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

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

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

public en application de l'article 4, paragraphe 1, point b), de l'article 6 et, le cas échéant, de l'annexe;

(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.

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.

Or. en

Justification

Les trois options proposées garantissent que le risque ne soit supporté ni par les nouveaux venus sur le marché ni par les soumissionnaires écartés, mais par le secteur public, ou obligent les entreprises ferroviaires à rendre leur matériel roulant. En outre, aucune précision n'est fournie concernant la responsabilité de l'entretien et de la maintenance, de façon à ce que, dans le pire des cas, l'autorité compétente soit également tenue de supporter ces coûts.

Amendement 82
Mikael Gustafsson, Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

Proposition de règlement
Article 1 –alinéa unique – 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***

Or. en

Justification

Des mesures de mise en œuvre au niveau européen ne sont pas nécessaires, étant donné que les conditions varieront d'une autorité compétente à une autre.

Amendement 83
Mikael Gustafsson, Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) Le paragraphe 2 bis suivant est inséré:	***supprimé***
"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.	

Or. en

Justification

L'article 5, paragraphe 6, d'origine du règlement n° 1370/2007 répond aux besoins de flexibilité dans les États membres, et devrait donc être laissé en l'état.

Amendement 84
Mikael Gustafsson, Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) Au paragraphe 3, la dernière phrase du deuxième alinéa est remplacée par le texte suivant:	***supprimé***
"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."	

Or. en

Justification

L'article 5, paragraphe 6, d'origine du règlement n° 1370/2007 répond aux besoins de flexibilité dans les États membres, et devrait donc être laissé en l'état.

Amendement 85
Mikael Gustafsson, Jacky Hénin, Patrick Le Hyaric, Paul Murphy, Sabine Wils
au nom du groupe GUE/NGL

Rapport **A7-0034/2014**
Mathieu Grosch
Services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa unique – point 9
Règlement (CE) n° 1370/2007
Article 9 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
9. L'article 9 bis suivant est inséré:	***supprimé***
"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 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)[13]. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.	
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique."	

[13] ***JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.***

Or. en

Justification

Cette suppression est en lien avec la suppression proposée de l'article 5 bis, paragraphe 4, sur les mesures de mise en œuvre.