

Transport de voyageurs par rail, route, voie navigable: concurrence, obligations et contrats de service public (abrog. règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70)

2000/0212(COD) - 26/07/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF : actualiser la législation communautaire pour tenir compte de l'ouverture progressive des marchés de transports publics nationaux et de l'émergence d'opérateurs multinationaux.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : l'actuel cadre réglementaire communautaire a été conçu pour un secteur des transports publics où les fournisseurs étaient exclusivement nationaux, régionaux ou locaux. Face à l'émergence d'un marché européen unique dans le domaine de la fourniture de transports publics, il est essentiel de fixer un nouveau cadre juridique destiné à :

- garantir une plus grande efficacité et une meilleure qualité des services de transports publics : dans ce contexte le projet de règlement imposerait pour la première fois aux autorités l'obligation expresse de fournir des services de transport suffisants et prévoirait de mettre en place à cette fin un système de concurrence régulée;
- garantir que les opérateurs qui usent de leur droit d'établissement disposent de réelles possibilités d'accès au marché, en mettant en place des procédures d'octroi d'indemnisations financières et de droits exclusifs équitables, ouvertes et non discriminatoires;
- harmoniser les principaux aspects des procédures d'adjudication existant dans les différents États membres;
- renforcer la sécurité juridique des droits et des devoirs des opérateurs et des autorités concernant le droit communautaire relatif aux aides d'État et aux droits exclusifs dans le secteur des transports.

Le règlement ne définit pas les objectifs assignés aux services publics, la manière dont ces objectifs doivent être poursuivis, ni le rôle des autorités en matière de spécification des services et la marge de manœuvre laissée aux opérateurs. Il ne définit pas les structures institutionnelles pour la gestion des transports publics et n'impose pas un mécanisme communautaire unique devant être utilisé par tous les États membres mais élargit la gamme des outils que les autorités peuvent utiliser.

Principales dispositions : la proposition de règlement ne remplacera aucune des obligations découlant des directives « marchés publics » 92/50 et 93/38. Lorsqu'une de ces directives requerra qu'un contrat soit mis en adjudication, ce sera cette directive et non pas le nouveau règlement qui déterminera comment l'autorité compétente doit procéder.

- En ce qui concerne la notion de **transport public suffisant de voyageurs** : il est prévu qu'obéissant au principe d'intérêt général, les autorités compétentes garantissent cet objectif de suffisance, sans réduire l'impact des normes spécifiques déjà établies par les différents États membres. Quelle que

soit la méthode suivant laquelle les États membres décident de réguler et de financer les transports publics, le règlement garantirait le respect de la qualité de service. Il prévoit également des dispositions spécifiques pour la délivrance d'informations intégrées sur les transports publics

- En ce qui concerne les **contrats de service public** : la proposition instaure comme règle générale que les interventions des autorités dans le secteur des transports publics prennent la forme de contrats de service public, sauf lorsque les autorités définissent des critères minimums applicables à l'exploitation des transports publics. Les contrats de service public devraient être attribués par appels d'offres et seraient valables pour une durée de 5 ans (des dispositions dérogatoires sont toutefois prévues dans certains cas décrits à la proposition : notamment pour garantir la sécurité dans certains secteurs ferroviaires comme le métro, pour certains services d'autobus totalement intégrés dans les services ferroviaires ou pour certains petits contrats). D'autres dispositions sont prévues pour simplifier certaines procédures d'adjudication (lorsque le contrat prévoit un droit exclusif mais aucune aide publique) : des mécanismes permettant aux autorités compétentes de contrôler les concentrations dommageables ou visant à protéger les employés en cas de changement d'opérateur sont notamment prévus. À noter que le projet de règlement confirme que les autorités peuvent exiger des opérateurs qu'ils soient établis dans l'État membre concerné, les assujettissant ainsi à toutes les normes que les États membres imposent aux opérateurs établis.
- En ce qui concerne l'**exploitation des transports publics** : des critères minimums sont prévus afin que tous les opérateurs respectent la mission et les exigences d'un service public (autres que celles énoncées dans les contrats de service public). Il s'agit d'un **plus** et non d'une variante à la possibilité d'attribuer des contrats de service public. L'indemnisation des dépenses engagées pour satisfaire aux critères minimums est limitée à un cinquième de la valeur des services fournis par l'opérateur, mais un même opérateur pourra obtenir une indemnisation supplémentaire dans le cadre d'un contrat de service public, autorisant des modalités de contrôle et d'exécution plus détaillées.

Enfin, la proposition prévoit le même niveau de procédure que celui imposé par le règlement 1191/69/CE (procédures de base applicables aux appels d'offres, critères relatifs à la transparence, principe de comptabilité séparée mais sous forme simplifiée). Il en va de même pour le versement d'indemnisations : la proposition prévoit un dispositif visant à empêcher le versement d'indemnisations trop élevées pour satisfaire aux critères minimums. Ces règles, qui figuraient à l'origine dans le règlement 1196/69/CEE ont été modernisées et simplifiées (annexe 1).