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) - 11/12/2006 - Position du Conseil

Alors qu'il n'avait pas été mesure de trouver un accord sur les propositions présentées par la Commission en 2000 et en 2002 sur les obligations de service public en ce qui concerne le transport de voyageurs par chemin de fer et par route, le Conseil est parvenu à dégager une position commune, à la majorité qualifiée, sur la base de la proposition que la Commission a présentée en 2005. La délégation tchèque s'est abstenue lors du vote.

La position commune concilie plusieurs intérêts: la possibilité pour les autorités de déterminer elles-mêmes la manière dont elles organisent les transports publics, le souhait d'introduire une plus grande concurrence dans le secteur public des transports par l'attribution de contrats de service public au moyen de procédures d'appel d'offres, ce qu'on appelle aussi la « concurrence régulée », et la nécessité de définir un nouveau cadre législatif qui tienne compte des particularités des systèmes publics de transport existants, tout en laissant à ces systèmes suffisamment de temps pour s'adapter aux nouvelles règles.

Le Conseil a également apporté certaines modifications à la proposition de la Commission afin d'en faciliter la mise en œuvre concrète :

1)Champ d'applicationdu règlement: celui-ci couvre les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route pour lesquels les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient un dédommagement aux opérateurs en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. En outre, les États membres peuvent choisir d'appliquer le règlement aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable. Le Conseil estime qu'il ne serait plus approprié de limiter le champ d'application aux transports locaux, comme le propose le Parlement. En outre, il est revenu à l'esprit des propositions précédentes en faisant figurer dans sa position commune une disposition autorisant les États membres, s'ils le souhaitent, à appliquer le règlement aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable.

La position commune précise le **type de contrats** auxquels le règlement s'applique :

a) elle indique que les contrats de services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway doivent être attribués conformément aux procédures prévues dans les directives relatives à la passation des marchés publics, à moins que ces contrats revêtent la forme de contrats de concession de services. Le Conseil précise ainsi l'approche proposée par la Commission, qui laisse aux autorités le choix du régime applicable. Si le contrat de service public comporte un risque pour l'opérateur, le règlement s'applique; dans le cas contraire, ce sont les directives relatives aux marchés publics qui s'appliquent. Le Conseil préfère donc l'approche de la Commission à celle du Parlement, selon laquelle le règlement devrait s'appliquer à tous les contrats de transport public de voyageurs ;

b) elle exclut expressément les concessions de travaux publics du champ d'application du règlement, en indiquant que les directives relatives aux marchés publics fournissent les régimes applicables à ce type de contrats ;

c) enfin, elle autorise les autorités à exclure du champ d'application les règles générales relatives aux compensations financières accordées pour les obligations de service public qui établissent des tarifs maximums pour les élèves, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite.

2)Attribution de contrats : le Conseil opte pour un système laissant aux autorités compétentes la liberté de choisir entre l'attribution de contrats de service public au moyen d'une procédure d'appel d'offres ou de l'attribution directe. La position commune maintient les quatre dérogations à la procédure d'appel d'offres proposées par la Commission, mais apporte plusieurs modifications en ce qui concerne les modalités précises de l'attribution. Elle autorise l'attribution directe d'un contrat dans les quatre cas de figure suivants:

a) **attribution du contrat à un tiers**, qu'il est convenu d'appeler l' « opérateur interne », sur lequel les autorités compétentes exercent un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services;

b) **contrat de moindre importance** : les autorités peuvent décider de ne pas recourir à une procédure d'appel d'offres si la valeur annuelle moyenne du contrat est inférieure à 1 Mio EUR ou si le contrat a pour objet la fourniture annuelle de moins de 300.000 kms de services publics de transport de voyageurs. Par ailleurs, comme l'a demandé le Parlement, le Conseil a revalorisé le niveau des seuils applicables aux seules PME, ce qui permet l'attribution directe à ces entreprises de contrats de services publics d'une valeur annuelle ne dépassant pas 1,7 Mio EUR ou portant sur un maximum de 500.000 kms par an au bénéfice de compagnies n'exploitant pas plus de 20 véhicules ;

c) **situation d'urgence** : la position commune autorise l'adoption de mesures d'urgence pour une période de deux ans et non d'un an comme l'a proposé la Commission. Elle précise par ailleurs que les mesures d'urgence peuvent prendre la forme d'une attribution directe, d'un accord formel d'extension d'un contrat de service public ou de l'imposition de l'exécution de certaines obligations de service public ;

d) **chemin de fer lourd,** y compris le chemin de fer (sub)urbain.

3) Durée des contrats : pour ce qui est du chemin de fer et des autres modes de transport ferroviaire, la position commune suit la proposition de la Commission de limiter la durée maximale à quinze ans. Toutefois, la durée des contrats attribués directement pour le chemin de fer lourd ne peut pas dépasser dix ans. En ce qui concerne les services d'autocar et d'autobus, une durée maximale de dix ans est prévue. Sous certaines conditions, ces durées peuvent être prorogées de 50%;

4) Normes sociales et qualité du service : la position commune souscrit à l'approche de la Commission, selon laquelle il incombe aux autorités de définir les critères sociaux et de qualité applicables. Elle précise et étend la disposition de la proposition de la Commission concernant le transfert des droits sociaux. Dans la proposition de la Commission, cette disposition permettait aux autorités de décider si l'opérateur de service public sélectionné serait tenu d'offrir au personnel préalablement engagé pour fournir les services les mêmes droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE. Le Conseil, à l'instar de la Commission, ne voit pas la nécessité de rendre obligatoire cette disposition relative aux droits des employés, comme l'a proposé le Parlement dans sa première lecture. Toutefois, le Conseil ajoute à cette disposition l'obligation, pour les autorités, d'agir conformément aux contraintes imposées par le droit national et/ou communautaire lorsqu'elles définissent de telles exigences. En outre, si les autorités

exigent que les opérateurs de service public respectent certaines normes sociales, les documents d'appel à la concurrence et les contrats de service public doivent recenser le personnel concerné et donner des précisions transparentes sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services.

5) Transparence : le Conseil approuve la proposition de la Commission obligeant une autorité compétente à conclure un contrat de service public lorsque des droits exclusifs et/ou un dédommagement sont octroyés en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public. En vue de renforcer encore la transparence dans le secteur des transports publics, le Conseil introduit dans sa position commune : i) l'obligation, pour les autorités, de transmettre, à la demande de toute partie intéressée, sa décision motivée relative à l'attribution directe d'un contrat de service public ; ii) l'obligation, pour les autorités, en cas d'attribution directe de contrats de service public de transport par chemin de fer, de rendre publiques certaines informations dans un délai d'un an à compter de l'attribution.

6) Transition : le Conseil a simplifié et étendu les dispositions transitoires proposées par la Commission afin que les autorités et les opérateurs disposent de suffisamment de temps pour s'adapter au nouveau régime. La position commune prévoit que l'entrée en vigueur du règlement intervient trois ans après sa publication au Journal officiel de l'UE, la période de transition maximale étant de douze ans.

Le Conseil à également : i) intégré dans la position commune l'obligation selon laquelle les documents d'appel à la concurrence et les contrats de service public doivent indiquer clairement si la sous-traitance est possible ; ii) prévu d'abroger progressivement le règlement n° 1191/69 et d'inclure des dispositions spécifiques du règlement n° 1107/70 dans le nouveau règlement sur les obligations de service public; iii) adapté la disposition concernant la présentation d'un rapport par la Commission sur l'évolution de la fourniture de services publics de transport de voyageurs en Europe en rendant obligatoire une évaluation de l'évolution de la qualité des services publics de transport de voyageurs et des effets des attributions directes; iv) modifié l'annexe en vue d'améliorer le calcul des compensations accordées dans le cas de contrats attribués directement afin de faciliter son application pratique.