

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) - 10/05/2007 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de Erik **MEIJER** (GUE/NGL, NL), le Parlement européen a approuvé en 2^{ème} lecture de la procédure de codécision - après six années de désaccord avec le Conseil - un texte de compromis sur les règles communes applicables aux contrats relatifs aux transports publics locaux et régionaux.

Les principaux amendements introduits par le Parlement sont les suivants :

- les États membres pourront appliquer le règlement au transport public de voyageurs par voie navigable et, sans préjudice du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), par voie maritime nationale ;
- le Parlement a réintroduit la définition d' « opérateur interne », à savoir « une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité compétente exerce un contrôle complet et analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services » ;
- les contrats de service public et les règles générales établiront à l'avance, de façon objective et transparente la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés de manière à éviter toute surcompensation ;
- les documents de mise en concurrence et les contrats de service public préciseront de manière transparente si, et si oui dans quelle mesure, la sous-traitance peut être envisagée. En cas de sous-traitance, l'opérateur chargé de la gestion et de l'exécution du service public de transport de voyageurs conformément à ce règlement sera tenu d'exécuter lui-même une partie importante du service public de transport de voyageurs. Un contrat de service public couvrant en même temps la conception, l'établissement et le fonctionnement de services publics de transport de voyageurs pourra autoriser la sous-traitance complète de l'exécution de ces services ;
- si la sous-traitance est envisagée, l'opérateur interne sera tenu d'assurer lui-même une partie importante du service de transport de voyageurs ;
- sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 1.000.000 EUR ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300.000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs. Le nouveau texte stipule que lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de 23 véhicules, 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 ;
- le Parlement a introduit une nouvelle disposition suivant laquelle les États membres devront prendre toutes mesures pour que les décisions prises en matière d'attribution des contrats de service public

puissent être révisées efficacement et rapidement, sur demande de toute personne ayant ou ayant eu intérêt à obtenir un contrat particulier ou ayant été, ou pouvant être, lésée par une infraction alléguée au motif que lesdites décisions sont contraires au droit communautaire ou aux règles nationales d'exécution de celui-ci. Si les organes chargés des procédures de révision n'ont pas un caractère judiciaire, leurs décisions doivent toujours être motivées par écrit. Dans ce cas, des mesures doivent être prises pour que toute mesure illégale alléguée émanant de l'organe de révision puisse faire l'objet d'un contrôle judiciaire ou d'un contrôle par un autre organe, celui-ci devant être une juridiction au sens de l'article 234 du traité CE, indépendant à la fois de l'autorité contractante et de l'organe de révision ;

- le rapport global annuel sur les obligations de service publics à publier par les autorités compétentes devra faire la distinction entre les transports par autobus et les transports ferroviaires et donner, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés ;

- en vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes auront la possibilité d'établir des critères sociaux et de qualité afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite, la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de convention collective, ceci notamment afin de conjurer le risque de dumping social ;

- il a enfin été convenu que l'attribution de contrats de service public de transport par route et par chemin de fer doit être conforme à la nouvelle réglementation dans un délai de 10 ans (proposition initiale du Conseil: 12 ans) à partir de la date d'entrée en vigueur du règlement (dans les 2 ans suivant la publication). Dans l'intervalle de ces 10 années, les États membres devront prendre des mesures afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant les capacités de transport.