Informations de base

2000/0212(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
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) Modification 2012/0344(NLE) Modification 2013/0028(COD) **Subject** 2.40.02 Services publics, d'intérêt général, service universel 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	MEIJER Erik (GUE/NGL)	15/01/2007

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	MEIJER Erik (GUE/NGL)	21/11/2000

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ECON Economique et monétaire	JONCKHEER Pierre (V/ALE)	08/01/2001
JURI Juridique et marché intérieur	BRADBOURN Philip (PPE-DE)	22/11/2000
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Justice et affaires intérieures(JAI)	2818	2007-09-18

	Transports, télécommunications et énergie	2735	2006-06-08
	Transports, télécommunications et énergie	2292	2000-10-02
	Transports, télécommunications et énergie	2420	2002-03-25
	Transports, télécommunications et énergie	2695	2005-12-01
	Transports, télécommunications et énergie	2772	2006-12-11
	Transports, télécommunications et énergie	2324	2000-12-20
	Transports, télécommunications et énergie	2721	2006-03-27

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
26/07/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0007	Résumé
02/10/2000	Débat au Conseil		
13/11/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
20/12/2000	Débat au Conseil		Résumé
10/10/2001	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
10/10/2001	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0364/2001	
13/11/2001	Débat en plénière		
14/11/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0597/2001	Résumé
21/02/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0107	Résumé
25/03/2002	Débat au Conseil		
20/07/2005	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2005)0319	Résumé
01/12/2005	Débat au Conseil		
27/03/2006	Débat au Conseil		Résumé
11/12/2006	Publication de la position du Conseil	13736/1/2006	Résumé
18/01/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
27/03/2007	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
04/04/2007	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0131/2007	
09/05/2007	Débat en plénière		
10/05/2007	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0174/2007	Résumé
10/05/2007	Résultat du vote au parlement		

18/09/2007	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
23/10/2007	Signature de l'acte final		
23/10/2007	Fin de la procédure au Parlement		
03/12/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2000/0212(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification 2012/0344(NLE) Modification 2013/0028(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071 Traité CE (après Amsterdam) EC 089 Traité CE (après Amsterdam) EC 073
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/44677

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0364/2001	10/10/2001	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0597/2001 JO C 140 13.06.2002, p. 0164-0282 E	14/11/2001	Résumé
Amendements déposés en commission		PE386.324	08/03/2007	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0131/2007	04/04/2007	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0174/2007	10/05/2007	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	15864/2006	04/12/2006	
Position du Conseil	13736/1/2006	11/12/2006	Résumé
Projet d'acte final	03623/2007/LEX	23/10/2007	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
	COM(2000)0007		

Document de base législatif	JO C 365 19.12.2000, p. 0169 E	26/07/2000	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0107 JO C 151 25.06.2002, p. 0146 E	21/02/2002	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2005)0319	20/07/2005	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2006)0805	12/12/2006	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2007)3179	14/06/2007	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2007)0460	25/07/2007	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0292/2000 JO C 253 12.09.2001, p. 0009	04/04/2001	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0703/2001 JO C 221 07.08.2001, p. 0031	30/05/2001	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0255/2005	16/02/2006	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2007/1370
JO L 315 03.12.2007, p. 0001 — Résumé

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) - 23/10/2007 - Acte final

OBJECTIF : encadrer les modalités d'intervention des autorités compétentes dans le secteur des services publics de transports terrestres de passagers.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

CONTENU : le Conseil a adopté un règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, approuvant tous les amendements votés par le Parlement européen en 2ème lecture.

Le nouveau cadre législatif en ce qui concerne les obligations de service public viendra remplacer les règles en vigueur depuis 1969, modifiées en dernier lieu en 1991. Dans le marché actuel de services publics de transport de voyageurs, les opérateurs ne sont plus exclusivement nationaux, régionaux ou locaux, mais opèrent plutôt sur le plan européen. Un nouvel ensemble de règles est nécessaire, qui tienne compte de ce marché étendu de services publics de transport de voyageurs.

Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir. Á cette fin, il définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public.

Champ d'application : le règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route, à l'exception des services qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique. Comme demandé par le Parlement, 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 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.

Contrats de service public et règles générales : lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle doit le faire dans le cadre d'un contrat de service public. Les contrats de service public et les règles générales: a) définissent clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées; b) établissent à l'avance, de façon objective et transparente: i) les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée, et ii) la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés, de manière à éviter toute surcompensation ; c) définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services.

Conformément au souhait du Parlement, 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 ;

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 ;

Durée des contrats : la durée des contrats de service public est limitée et ne peut dépasser 10 ans pour les services d'autobus et d'autocar et 15 ans pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer ou autres modes ferroviaires. La durée des contrats de service public portant sur plusieurs modes de transport est limitée à 15 ans si les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50% de la valeur des services en question. Sous certaines conditions, la durée du contrat de service public peut être allongée de 50% au maximum.

Attribution des contrats de service public : en principe, les contrats de service public devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. Les autorités sont toutefois autorisées à attribuer des contrats directement dans quatre cas spécifiques:

1) lorsque l'opérateur de transports est un opérateur interne qui est une entité juridiquement distincte, sur lequel les autorités exercent un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services ;

2) lorsque les contrats sont qualifiés de mineurs en termes de seuils de valeur ou de kilomètres de transport (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). Des seuils plus élevés sont fixés lorsque le contrat est attribué à une petite ou moyenne entreprise ;

3) en cas de situation d'urgence;

4) pour le chemin de fer lourd, y compris le chemin de fer (sub)urbain.

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.

Publication : chaque autorité compétente rendra public, une fois par an, un rapport global sur les obligations de service public relevant de sa compétence, les opérateurs de service public retenus ainsi que les compensations et les droits exclusifs qui leur sont octroyés en contrepartie. Ce rapport fera la distinction entre les transports par autobus et les transports ferroviaires.

Transition : l'attribution de contrats de service public de transport par route et par chemin de fer doit être conforme à la nouvelle réglementation à partir du 3 décembre 2019 (soit 10 ans à partir de la date d'entrée en vigueur du règlement). 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 03/12/2009.

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) - 20/12/2000

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur les obligations de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable. En conclusion de ce débat, la Présidence a constaté qu'une convergence de vues existait sur un certain nombre de points: - le fait que la proposition de règlement de la Commission garantisse un rôle essentiel des transports publics de passagers en tant que services d'intérêt général; - la nécessité de reconnaître que l'exécution des exigences de service public nécessite parfois des compensations financières et dont la compatibilité avec le Traité doit être clairement affirmée; - l'importance des aspects sociaux et environnementaux qui doivent être pris en compte dans les mécanismes d'attribution des contrats de service public. Au cours de ce débat, un certain nombre d'Etats membres a estimé qu'il ne serait pas opportun de procéder à une ouverture de la concurrence concernant le domaine particulier des transports de passagers par chemin de fer à un moment où on vient de décider d'une démarche similaire pour ce qui est du transport international du fret par chemin de fer. Plusieurs Etats membres ont insisté sur la nécessité, là où le besoin se faisait sentir, d'assurer la pérennité des services intégrés, de permettre aux autorités compétentes d'opter pour une gestion directe de ces services et de prévoir des dispositions plus flexibles respectueuses des situations locales et de la subsidiarité. Enfin, il a été noté que plusieurs Etats membres ont mis en place des services publics de transports qui ont nécessité, en particulier de la part des opérateurs, des investissements importants. Ces Etats membres estiment qu'il convient de garantir un juste retour sur les investissements réalisés au bénéfice de la collectivité en augmentant la durée des contrats et en ménageant des périodes transitoires plus longues.

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) - 14/11/2001 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Erik MEIJER (GUE/NGL, NL) avec 317 voix pour, 224 contre et 7 abstentions, le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Au cours du débat, la Commission européenne a marqué son accord avec l'amendement sur la durée des contrats. La plénière a également adopté des amendements sur la question du dumping social. Ainsi, les opérateurs de transport qui passeraient outre à leur responsabilité sociale ne devraient pas être sélectionnés. De plus, lorsque la conclusion d'un contrat de service public risque d'entraîner un changement d'opérateur, l'opérateur devrait être obligé d'offrir aux employés engagés avant l'obtention du contrat, les mêmes droits que ceux qu'ils détenaient avant la prise en charge de ce nouveau marché. Il a également été décidé que les "trains historiques" ou les tramways opérant sur une base de non-profit ne devraient pas etre couverts par cette réglementation.

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) - 27/03/2006

Le Conseil a mené un débat d'orientation sur la proposition révisée de règlement relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et il a pris acte du rapport sur l'état des travaux présenté par la présidence.

Le Conseil a chargé le Coreper de poursuivre l'examen de la proposition en vue de parvenir à un accord politique lors de la session du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" des 8 et 9 juin 2006.

Afin de structurer le débat d'orientation, la présidence a élaboré un questionnaire portant principalement sur les deux questions suivantes:

1) **Les types de services de transports pour lesquels les autorités compétentes pourraient être autorisées à attribuer directement des contrats** : les délégations ont marqué leur accord sur la possibilité d'attribuer directement des contrats pour le transport ferroviaire régional ou de longue distance, conformément à ce qui est proposé dans le projet de règlement. Un nombre important de délégations, soutenu par la Commission, a accepté d'étendre l'attribution directe à tous les services de chemin de fer lourd, ce qui inclut les services suburbains et les réseaux ferroviaires intégrés.

Bien que certaines délégations se soient prononcées en faveur de la possibilité d'étendre l'attribution directe à tous les contrats publics de transport de voyageurs, d'autres, y compris la Commission, ont rejeté cette possibilité, faisant valoir qu'elle compromettrait sérieusement l'objectif de la proposition de règlement. Un petit nombre de délégations pourrait souscrire à l'idée de permettre aux États membres de prendre des mesures à l'encontre de transporteurs qui se sont vus attribuer directement des contrats ailleurs et qui souhaitent participer à un appel d'offres.

2) **La nécessité de faire en sorte que des contrats existants puissent se poursuivre jusqu'à leur échéance, compte tenu notamment des modalités d'attribution de ces contrats et de leur durée** : plusieurs délégations ont marqué leur accord sur le fait que des contrats de services public ayant été attribués après une procédure de mise en concurrence équitable puissent se poursuivre jusqu'à leur échéance. En outre, plusieurs délégations ont suggéré de permettre la poursuite, jusqu'à leur échéance, des contrats qui ne font pas l'objet d'un appel d'offres, certaines d'entre elles indiquant qu'il convenait d'accorder une attention particulière à la nécessité de trouver une solution pour les contrats à long terme.

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 2ème 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.

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.

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) - 21/02/2002 - Proposition législative modifiée

La Commission a modifié sa proposition à la lumière des amendements du Parlement européen. Les principaux changements introduits dans le texte concernent les points suivants : - Objet et champ d'application : la Commission accepte en partie l'amendement du Parlement soulignant que le règlement vise à améliorer les transports publics. Le règlement continue à s'appliquer à l'ensemble du secteur des transports publics. La Commission accepte toutefois que les trains historiques soient exclus du champ d'application du règlement; - Relations avec le droit des marchés publics : la proposition continue à accorder la priorité aux règles qui figurent dans les directives sur les marchés publics, lorsqu'elles sont applicables. Les règles de concurrence fixées dans les directives sur les marchés publics ne sont pas applicables à tous les contrats. Elles ne s'appliquent pas : aux concessions de services; aux contrats relatifs au chemin de fer lourd, au métro et aux voies navigables; à certaines situations dans lesquelles l'opérateur est étroitement lié à l'autorité pour laquelle il fournit le service, ou lorsqu'il est un organisme "de droit public". Ce sont donc ces contrats qui seront couverts par les règles de concurrence fixées par le règlement. La Commission accepte l'amendement visant à préciser quels sont les contrats qui sont couverts par les règles de concurrence du règlement, et quels sont les contrats qui sont couverts par les dispositions des directives sur les marchés publics; - Devoirs des autorités compétentes : la Commission modifie sa proposition dans le sens de l'amendement du Parlement qui approfondit la notion de transports suffisants, tout en précisant qu'il s'agit là d'un objectif à rechercher et non d'un résultat à atteindre quelles que soient les circonstances; - Critères : la directive énumère les facteurs que les contrats doivent prendre en compte. Le nouveau texte intègre les amendements qui renforcent la protection des consommateurs et de l'environnement. Il précise également que les contrats tiennent compte des conditions de travail ainsi que de la santé et de la sécurité du personnel. La Commission ajoute un nouvel article 4 bis, paragraphe 2, pour aider les autorités à développer les transports régionaux transfrontières; - Information des voyageurs : la Commission accepte l'amendement du Parlement qui améliore l'information fournie aux personnes à mobilité réduite; - Attribution des contrats de service public : la Commission retient l'amendement qui fait passer la durée type maximale des contrats de 5 ans à 8 ans (pour les autobus) et à 15 ans (pour le chemin de fer). Le nouveau texte prévoit, comme le texte initial, des contrats ferroviaires d'une durée encore plus longue si nécessaire pour l'investissement. Les autorités compétentes peuvent toujours introduire des dispositions non discriminatoires en matière d'indemnisation si elles le souhaitent; - Contenu des contrats de service public : la Commission retient les amendements qui encouragent les bonnes pratiques en matière de contrats. Elle introduit dans le dispositif même du texte des dispositions concernant la portée géographique des contrats; - Attribution directe de contrats de service public : la proposition initiale autorise les autorités compétentes à attribuer des contrats pour des services de métro et de métro léger sans passer par la concurrence lorsque cette démarche est la plus efficace. La Commission accepte les amendements qui élargissent la base de cette exception. Elle reprend également l'amendement visant à relever le seuil général de dérogation prévu à l'article 7, paragraphe 4, pour passer d'une valeur annuelle de 400.000 EUR à 1.000.000 EUR. Pour

les petits réseaux, le seuil de dérogation passe de 800.000 EUR à 3.000.000 EUR; - Clauses de sauvegarde pour les contrats attribués directement : le nouveau texte comporte trois clauses de sauvegarde: les autorités compétentes doivent prendre leurs décisions d'une manière qui permet le débat public; dans ce cadre, les concurrents peuvent présenter un projet alternatif propre; les autorités compétentes doivent examiner les performances des opérateurs tous les cinq ans; - Mesures d'urgence : la Commission retient les amendements qui permettent aux autorités compétentes d'attribuer directement des contrats dans les cas d'urgence, lorsque l'opérateur fait faillite par exemple; - Clauses de sauvegarde : le nouveau texte précise et renforce les dispositions de la directive en la matière. Il étend la capacité des autorités à protéger les employés lorsque les contrats passent dans d'autres mains. La proposition initiale limitait cette protection aux contrats comprenant un droit exclusif. Le nouveau texte supprime cette limitation. En application du Traité, les autorités compétentes peuvent insister pour que les opérateurs s'établissent dans l'État membre concerné. Cependant, les opérateurs d'autres pays devraient conserver la possibilité de soumissionner sans être établi dans cet État. Le nouveau texte contient les dispositions nécessaires à cette fin, et les précise; - Mesures transitoires : la Commission accepte partiellement les amendements qui étendent la période de transition de 3 à 8 ans. Elle ajoute une disposition exigeant des autorités compétentes qu'elles appliquent le règlement en deux étapes, en commençant quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement et en finissant huit ans après. - Statut particulier des opérateurs locaux du secteur public: l'amendement le plus important est celui qui crée un nouvel article 8 visant à protéger de la concurrence les services de transports publics de proximité, si l'autorité compétente décide de fournir elle-même ces services. La Commission prend en compte cet amendement en ajoutant à l'article 17, les nouveaux paragraphes 2 et 3 : ils autorisent les autorités compétentes à décider de fournir elles-mêmes des services d'autobus pendant une période transitoire longue de huit ans, sans obligation de commencer à supprimer ces dispositions après quatre ans. Au-delà de cette période, les autorités ne peuvent maintenir un tel régime qu'à la condition de n'accorder aucun droit exclusif. Cela signifie que d'autres opérateurs seront alors libres d'offrir des services supplémentaires commercialement rentables aux habitants de la région. Dans ce cas, les autorités doivent instaurer des règles générales appropriées afin d'assurer la qualité et l'intégration des services. Le maintien d'un tel régimenécessiterait l'approbation de la Commission.

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) - 20/07/2005 - Proposition législative modifiée

Le développement d’un marché de plus en plus concurrentiel dans le secteur des transports publics terrestres requiert un encadrement des obligations de service public (OSP) qui soit transparent et qui permette d’éviter que les compensations soient qualifiées d’aides d’État. En juillet 2000, la Commission a proposé un règlement fondé sur les principes de contractualisation des rapports entre l’autorité et l’opérateur et de mise en concurrence des contrats de service public afin de rendre leur attribution transparente et non discriminatoire. Suite à la première lecture du Parlement européen, une proposition modifiée a été adoptée en février 2002 et transmise au Conseil. Mais, compte tenu notamment de la grande disparité des expériences d’ouverture du marché menées à ce jour dans bon nombre d’États membres, le Conseil n’a pas réussi à dégager de compromis en vue de l’adoption d’ une position commune. Par ailleurs, les travaux du Conseil sont longtemps restés suspendus dans l’attente de l’arrêt de la Cour dans l’affaire Altmark. Rendu en juillet 2003. Cet arrêt a mis fin au débat juridique sur la qualification d’aide d’État en définissant clairement la notion d’avantage financier qui en constitue le critère essentiel.

Cette nouvelle proposition tient compte à la fois des débats intervenus à l’occasion du Livre Blanc de la Commission sur les services d’intérêt général et des enseignements de la jurisprudence Altmark. Le dossier répond également aux positions exprimées sur ce dossier au Parlement européen et au Conseil.

Le règlement est largement simplifié par rapport aux projets précédents (2000 et 2002), et fait une large place à la subsidiarité :

- L’objectif de simplification se concrétise surtout dans un effort de clarification des mécanismes proposés et concerne en particulier les mécanismes d’ attribution des contrats de service public. Comme le souhaitait le Parlement, la nouvelle proposition n’envisage plus que deux grands modes d’ attribution : l’appel d’offres (concurrence) et l’attribution directe à un opérateur interne. Cette même volonté de simplification se retrouve dans l’annexe sur les règles applicables à la compensation en l’absence d’appel d’offres. Cette annexe vise à établir des méthodes objectives, transparentes et réalistes fondées sur des principes bien établis de la loi communautaire (absence de surcompensation et de subventions croisées, séparation des comptes, réalité des coûts, promotion de la qualité et de l’efficacité).

- L’objectif d’assouplissement se manifeste notamment dans la reconnaissance de la possibilité qu’ont les autorités compétentes de fournir elles-mêmes, ou via un opérateur interne, des services de transports publics sans mise en concurrence. La Commission répond ainsi à la demande du Parlement européen de respecter le libre choix des collectivités territoriales. Cette faculté dépend toutefois rigoureusement du respect d’une transparence accrue et de l’établissement de critères précis et applicables en matière de compensation des OSP. Elle est également soumise à une condition de cantonnement géographique de l’activité de l’autorité compétente ou de son opérateur interne.

La reconnaissance de cette possibilité d’autoproduction (régie) de services de transports susceptible de s’appliquer quel que soit le mode concerné (bus, tram, métro, train, services intégrés…) s’accompagne de l’allègement de la liste des exceptions à l’obligation de mise en concurrence des contrats de service public (disparition, notamment, des exceptions en faveur de l’attribution directe des services de métro ou métro léger). L’exception concernant les services intégrés avait déjà été supprimée dans la proposition modifiée de 2002 suite à la demande du Parlement européen. Seuls le ferroviaire régional et de longue distance restent donc exonérés de cette obligation. L’objectif d’assouplissement se manifeste aussi dans la flexibilité proposée quant à la durée des contrats et dans l’allongement de la période transitoire pour les services de transport par rail.

- Enfin, la prise en compte du principe de subsidiarité se concrétise notamment dans l’approche concernant la définition du transport régional ou de longue distance ou par le maintien de seuils en dessous desquels une attribution directe est possible.

La Commission donne aussi plus de champ aux autorités publiques pour organiser en détail la mise en concurrence. Ainsi, elle ne fixe pas de liste de critères de sélection que les autorités compétentes doivent observer lors de l'attribution des contrats de service public. Elle a également renoncé à édicter, pour le seul secteur des transports publics terrestres, des règles spécifiques en matière de sous-traitance ou d'abus de position dominante. De même, la Commission a choisi, dans sa nouvelle proposition, de ne pas intervenir dans la définition du niveau adéquat de qualité des transports publics ou d'information des voyageurs. Elle entend ainsi mieux respecter la diversité des approches en la matière tout en fixant un cadre cohérent.

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) - 12/12/2006 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission considère que la position commune adoptée à la majorité qualifiée n'affecte pas les objectifs et l'approche de sa proposition révisée et peut donc la soutenir.

La position commune du Conseil incorpore en totalité ou partiellement 42 amendements proposés par le Parlement européen et acceptés par la Commission. 51 autres amendements rejetés par la Commission n'ont pas été intégrés dans la position commune. Enfin 2 amendements rejetés par la Commission ont été repris partiellement dans la position commune.

Dans sa position commune, le Conseil :

- a étendu la possibilité d'attribution directe des contrats ferroviaires à l'ensemble des services de **transports par rail** à l'exception des services de métro ou de tramway, tout en introduisant une limitation de principe de la durée de ces contrats à 10 ans ;

- a pris en compte, comme l'avait demandé le Parlement, la situation spécifique des PME et 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 million d'euros ou portant sur un maximum de 500.000 Kms par an au bénéfice de compagnies n'exploitant pas plus de 20 véhicules;

- a confirmé, en accord avec la position du Parlement européen et avec la proposition de la Commission, le principe du **libre choix des autorités locales** quant au recours à l'appel d'offres ou à l'opérateur interne notamment pour les services de bus, tramway et métro ;

- a renforcé les conditions de **transparence** dans le cas des contrats attribués directement ;

- a confirmé l'introduction d'un **principe de réciprocité** souhaitée par le Parlement européen, mais comme le proposait la Commission, et conformément à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, cette clause reste limitée dans le temps et s'inscrit dans un processus de libéralisation progressive. Elle est donc de nature strictement transitoire ;

- s'est entendu sur le régime applicable aux **contrats existants** et sur la nécessité de prévoir une **période de transition** plus longue pour l'application des seules dispositions relatives aux modalités d'attribution des contrats. Cette période de transition s'élève sur ce point à 12 ans, après l'entrée en vigueur du règlement.

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) - 25/07/2007 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission peut accepter tous les amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. Le dossier a fait l'objet de négociations interinstitutionnelles qui vont permettre de le conclure en deuxième lecture. Les amendements adoptés par le Parlement européen concernent des précisions techniques ainsi que certains aspects un plus substantiels :

- les possibilités de sous contractualisation sont encadrées et limitées afin d'assurer qu'en tout état de cause le titulaire du contrat assure une majeure partie des services de transport ;

- le niveau des seuils d'attribution directe des contrats de transport aux petites et moyennes entreprises est légèrement augmenté et passe d'une valeur annuelle de 1.7 à 2 million d'euros ;

- des mécanismes assurant la possibilité de recours juridictionnels sont introduits ;

- enfin, les amendements conduisent également à une diminution des périodes d'entrée en vigueur et de transition du règlement qui passent respectivement de 36 à 24 mois et de 12 à 10 ans.

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. Á 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).

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) - 08/06/2006

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition révisée de règlement relatif aux obligations de service public pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Les délégations grecque, luxembourgeoise, maltaise et tchèque ont signalé qu'elles s'abstiendraient de voter. Le texte sera adopté sous la forme d'une position commune lors d'une des prochaines sessions du Conseil et transmis au Parlement européen en vue de la deuxième lecture.

L'accord politique contient des dispositions relatives aux interventions des autorités compétentes qui sont les plus susceptibles d'affecter la concurrence et les échanges entre les États membres, à savoir l'octroi de compensations en contrepartie des coûts supportés et de droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. Les autorités compétentes sont tenues de passer des contrats de service public avec des opérateurs exécutant des services publics de transport de voyageurs. Le règlement prévoit seulement deux méthodes d'attribution des contrats de service public, qui sont les appels d'offre et les attributions directes. Dans le cas des tarifs maximum, les autorités compétentes peuvent également choisir de fixer des règles générales.

Le Conseil a dégagé cet accord politique après la présentation d'un compromis final par la présidence, qui était composé des éléments suivants:

- les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats en ce qui concerne tous les services de chemin de fer lourd, y compris le chemin de fer (sub)urbain; les États membres peuvent décider d'appliquer ce règlement au transport public de voyageurs par voies navigables;

- les autorités peuvent décider d'attribuer directement des contrats à des petites et moyennes entreprises en-deçà d'un certain plafond, c'est-à-dire lorsque la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 1,7 million EUR ou encore pour une fourniture de moins de 500 000 kilomètres de services de transport public de voyageurs;

- des mesures obligeant les autorités à donner des informations relatives à leurs décisions d'attribuer directement des contrats et à motiver ces décisions, ce qui augmente la transparence;

- une durée de contrat de dix ans pour les contrats directement attribués dans le secteur du chemin de fer;

- la possibilité, pour les autorités compétentes, d'exclure sous certaines conditions des opérateurs de la participation aux appels d'offres qu'elles organisent, si plus de la moitié des contrats signés par ces opérateurs ne sont pas accordés conformément au règlement;

- l'entrée en vigueur trois ans après la publication au Journal officiel de l'Union européenne et une période de transition de douze ans, ce qui laisse au secteur du transport public de voyageurs un délai total de quinze ans pour s'adapter au nouveau régime.