Informations de base

2013/0028(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire Modification Règlement (EC) No 1370/2007 2000/0212(COD) Voir aussi 2013/0015(COD) Voir aussi 2013/0016(COD) Voir aussi 2013/0029(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0014(COD) **Subject** 2.40 Libre circulation et prestation des services 2.40.02 Services publics, d'intérêt général, service universel 2.60 Concurrence 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	VAN DE CAMP Wim (PPE)	13/10/2014
	Rapporteur(e) fictif/fictive LIBERADZKI Bogusław (S&D) ZĪLE Roberts (ECR) TELIČKA Pavel (ALDE) MALTESE Curzio (GUE/NGL) DELLI Karima (Verts/ALE) LUNDGREN Peter (EFDD)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	GROSCH Mathieu (PPE)	06/03/2013

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination

	EMPL Emploi et affaires sociales	DAERDEN Frédéric (S&D)	25/03/2013
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	REGI Développement régional	ESTARÀS FERRAGUT Rosa (PPE)	19/02/2013

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires générales	3484	2016-09-20
Transports, télécommunications et énergie	3377	2015-03-13
Transports, télécommunications et énergie	3335	2014-10-08
Environnement	3491	2016-10-17

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	BULC Violeta

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
30/01/2013	Publication de la proposition législative	COM(2013)0028	Résumé
07/02/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/12/2013	Vote en commission,1ère lecture		
16/01/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0034/2014	Résumé
25/02/2014	Débat en plénière		
26/02/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0148/2014	Résumé
26/02/2014	Résultat du vote au parlement		
08/10/2014	Débat au Conseil		Résumé

13/10/2014	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
13/03/2015	Débat au Conseil		Résumé
12/07/2016	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE610.556 GEDA/A/(2016)011308	
20/09/2016	Débat au Conseil		
18/10/2016	Publication de la position du Conseil	11198/1/2016	Résumé
27/10/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
05/12/2016	Vote en commission, 2ème lecture		
07/12/2016	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A8-0373/2016	Résumé
12/12/2016	Débat en plénière		
14/12/2016	Décision du Parlement, 2ème lecture	T8-0497/2016	Résumé
14/12/2016	Résultat du vote au parlement		
14/12/2016	Signature de l'acte final		
14/12/2016	Fin de la procédure au Parlement		
23/12/2016	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2013/0028(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 1370/2007 2000/0212(COD) Voir aussi 2013/0015(COD) Voir aussi 2013/0016(COD) Voir aussi 2013/0029(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0014(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/06749

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE514.572	18/06/2013	
Amendements déposés en commission		PE519.505	23/09/2013	
Amendements déposés en commission		PE519.535	23/09/2013	

Avis de la commission	REGI	PE514.699	16/10/2013	
Avis de la commission	EMPL	PE516.641	20/11/2013	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0034/2014	16/01/2014	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0148/2014	26/02/2014	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE592.266	21/10/2016	
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE610.556	24/10/2016	
Amendements déposés en commission		PE594.057	16/11/2016	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A8-0373/2016	07/12/2016	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T8-0497/2016	14/12/2016	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	12859/2016	07/10/2016	
Position du Conseil	11198/1/2016	18/10/2016	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2016)011308	24/10/2016	
Projet d'acte final	00048/2016/LEX	14/12/2016	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2013)0028	30/01/2013	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0010	30/01/2013	
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0011	30/01/2013	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2014)446	20/05/2014	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2016)0689	24/10/2016	Résumé

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2013)0028	27/03/2013	
Contribution	ES_PARLIAMENT	COM(2013)0028	29/03/2013	
Contribution	PL_SEJM	COM(2013)0028	18/04/2013	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2013)0028	01/07/2013	
Contribution	IT_CHAMBER	COM(2013)0028	31/10/2014	

Contribution	IT_SENATE	COM(2013)0028	08/11/2014	
Contribution	DE_BUNDESRAT	COM(2013)0028	03/12/2014	
Contribution	IT_SENATE	COM(2013)0028	03/12/2014	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0027/2013	08/10/2013	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2016/2338
JO L 354 23.12.2016, p. 0022 Résumé

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 30/01/2013 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer la qualité des services de transport de voyageurs par chemin de fer et leur efficacité opérationnelle (**quatrième paquet ferroviaire**).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil (modification du règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement statue conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : dans son livre blanc sur la politique des transports du 28 mars 2011, la Commission a annoncé son intention d'achever le marché intérieur du transport par chemin de fer en permettant aux entreprises ferroviaires de l'Union de fournir tous les types de services de transport par chemin de fer sans entraves techniques et administratives indues.

Ces dix dernières années ont vu l'adoption de trois paquets législatifs sur les chemins de fer destinés à ouvrir les marchés nationaux et à rendre les chemins de fer plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'UE. Cependant, **la part du rail dans le transport des voyageurs à l'intérieur de l'UE est restée relativement stable (6%).**

Le règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route fixe un cadre réglementaire pour l'attribution des contrats de service public et la compensation des obligations de service public, sans toutefois définir d'approche commune pour la passation des marchés de transport de voyageurs par chemin de fer. En l'absence de règles communes à toute l'UE, ces contrats sont attribués par mise en concurrence dans certains États membres, et directement dans d'autres. La disparité des systèmes réglementaires dans l'UE ne permet pas aux entreprises ferroviaires d'exploiter tout le potentiel qu'offre l'exercice d'une activité dans un marché intérieur.

La présente proposition fait partie du quatrième paquet ferroviaire proposé par la Commission. Elle devrait permettre la **mise en concurrence des contrats de service public** en vue d'améliorer la qualité et l'efficacité des services de transport de voyageurs par chemin de fer, de renforcer la compétitivité et l'attractivité du rail par rapport aux autres modes de transport et de développer davantage l'espace ferroviaire unique européen.

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact a montré que les meilleurs résultats, en termes d'incidences économiques, environnementales et sociales, seraient obtenus par une combinaison des éléments suivants, qui pourrait générer **un gain net actualisé de 21 à 29 milliards EUR entre 2019 et 2035**: i) des droits de libre accès définis de manière large et subordonnés à la vérification de leur incidence sur l'équilibre économique des contrats de service public; ii) la mise en concurrence des contrats de service public; iii) l'utilisation volontaire de systèmes nationaux de billetterie intégrés; et iv) l'obligation pour les États membres de garantir aux entreprises ferroviaires qui souhaitent participer à une procédure d'adjudication publique un accès non discriminatoire à du matériel roulant adapté.

BASE JURIDIQUE : article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition de modification du règlement (CE) n° 1370/2007 contient des **règles communes sur l'attribution de contrats de service public** pour le transport de voyageurs par chemin de fer, ainsi que des mesures d'accompagnement destinées à faciliter le déroulement des procédures de mise en concurrence. Plus précisément, la proposition prévoit ce qui suit :

- **Une procédure souple et transparente, concernant la manière dont les autorités compétentes définissent les obligations de service public** et la portée géographique des contrats de service public. Les autorités devront : i) élaborer des plans définissant les objectifs de la politique du transport public de voyageurs et comportant des schémas descriptifs de l'offre et des prestations de transport public de voyageurs ; ii) justifier la nature et l'étendue des obligations de service public qu'elles entendent imposer aux opérateurs de transports publics, ainsi que la portée du contrat de service public ; iii) consulter les milieux intéressés (associations de voyageurs, de travailleurs et opérateurs de transport).
- **La fourniture obligatoire par les autorités compétentes d'informations** opérationnelles, techniques et financières sur les services de transport de voyageurs couverts par un contrat de service public devant faire l'objet d'une mise en concurrence.
- **Des plafonds précis** pour l'attribution directe de contrats de faible volume et l'attribution directe de contrats à des petites ou moyennes entreprises.
- **L'obligation de mise en concurrence des contrats ferroviaires** : les autorités compétentes n'auront plus la possibilité de choisir entre l'attribution directe d'un contrat de service public de transport par chemin de fer ou la mise en concurrence. La règle générale d'attribution par mise en concurrence s'appliquera aussi au transport par chemin de fer.
- L'obligation pour les États membres d'assurer aux opérateurs souhaitant fournir des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer un **accès réel et non discriminatoire à du matériel ferroviaire roulant adéquat**.
- **Une période de transition de dix ans prenant fin le 2 décembre 2019** pour les procédures d'appel d'offres avec mise en concurrence.

Cette proposition doit être envisagée en relation avec la proposition de modification de la directive 2012/34/UE qui vise à conférer un droit d'accès libre aux entreprises ferroviaires et à renforcer les dispositions sur l'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Le quatrième paquet ferroviaire comprend également les propositions de refonte de la directive 2004/49/CE (sécurité ferroviaire) et de la directive 2008/57/CE (interopérabilité), ainsi qu'une proposition visant à confier de nouvelles missions à l'Agence ferroviaire européenne.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 16/01/2014 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Mathieu GROSCH (PPE, BE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Plans pour le transport public multimodaux et durables et obligations de service public : ces plans devraient promouvoir la cohésion sociale et territoriale. Les plans de transport ne devraient **pas être soumis à des exigences disproportionnées**. Les modalités précises des exigences posées devraient relever, en vertu du principe de subsidiarité, du **pouvoir discrétionnaire de l'autorité compétente**. Les plans de transport devraient comporter :

- les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, y compris, entre autres, l'accessibilité pour les personnes handicapées, et les interconnexions modales et intermodales aux principales plates-formes de connexion ;
- pour le transport public de voyageurs par chemin de fer, les critères d'efficience, y compris, entre autres, la part modale des transports publics, la ponctualité, la rationalité économique, la fréquence des services, la satisfaction des clients et la qualité du matériel roulant;
- les normes de qualité et de sécurité ainsi que les modalités de contrôle relatives au matériel roulant, aux infrastructures et aux services, y compris l'information;
- les principes de la politique tarifaire, dont les modalités de l'application des tarifs sociaux ;

- les règles gouvernant les droits des voyageurs, les conditions sociales et de travail et la protection de l'environnement, ainsi que la définition d'objectifs environnementaux.

Volume des contrats de service public pour le transport de personnes par chemin de fer : la Commission propose que le volume des contrats de service public ne dépasse pas 10 millions de trains-kilomètres ou un tiers du volume total du transport. Les députés ont suggéré que ce volume **soit de 1 à 4** selon que le volume du marché national de transport de voyageurs par chemin de fer sous contrat de service public : i) ne dépasse pas 20 millions de trains-km ; ii) est compris entre 20 millions et 100 millions de trains-km ; iii) est compris entre 100 millions et 200 millions de trains-km ; iv) dépasse 200 millions de trains-km.

Contenu obligatoire des contrats de service public : les autorités compétentes devraient exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel des **conditions de travail répondant à des normes sociales contraignantes** sur le plan national, régional ou local et/ou qu'il procède au transfert obligatoire de personnel en cas de changement d'opérateur.

Les opérateurs de services publics seraient tenus de se conformer aux conventions collectives représentatives applicables et d'assurer des conditions de travail et d'emploi décentes.

Attribution des contrats de service public : les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public pourraient décider de procéder à l'attribution directe de contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le respect de certaines conditions.

En particulier, le plan de transport public devrait comporter des exigences applicables pendant toute la durée du contrat sous les aspects suivants: i) évolution des volumes de passagers, ii) ponctualité des services, iii) rationalité économique en termes de productivité du travail, iv) fréquence des opérations ferroviaires, v) satisfaction des clients, vi) qualité du matériel roulant.

L'attribution de contrats de service public relatifs au transport routier et à des modes ferroviaires tels que le métro, le tramway ou les systèmes tram-train, devrait être conforme à la directive à compter du **3 décembre 2019**.

Le 3 décembre 2022 au plus tard, les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public seraient investies de tous les pouvoirs nécessaires pour attribuer les contrats de service public.

Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement avant le 3 décembre 2022, mais ne sont pas conformes à la directive, expireraient, dans tous les cas, au plus tard dix ans après l'entrée en vigueur du règlement.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 26/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 386 voix pour, 206 contre et 78 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Ouverture du marché : le Parlement a souligné que l'achèvement de l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union devrait être considéré comme **essentiel** afin que les transports ferroviaires deviennent une alternative crédible aux autres modes de transport en termes de prix et de qualité.

Plans pour le transport public multimodaux et durables et obligations de service public: la proposition de la Commission prévoit que les autorités compétentes établissent et mettent régulièrement à jour des plans pour le transport public de voyageurs couvrant tous les modes de transport concernés pour le territoire dont elles sont responsables.

Selon le Parlement, ces plans devraient promouvoir la cohésion sociale et territoriale. Ils ne devraient **pas être soumis à des exigences disproportionnées**. Les modalités précises des exigences posées devraient relever, en vertu du principe de subsidiarité, du **pouvoir discrétionnaire de l'autorité compétente**. Les plans de transport devraient comporter :

- les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, y compris, entre autres, l'accessibilité pour les personnes handicapées, et les interconnexions modales et intermodales aux principales plates-formes de connexion ;
- pour le transport public de voyageurs par chemin de fer, les critères d'efficience, y compris, entre autres, la part modale des transports publics, la ponctualité, la rationalité économique, la fréquence des services, la satisfaction des clients et la qualité du matériel roulant;
- les normes de qualité et de sécurité ainsi que les modalités de contrôle relatives au matériel roulant, aux infrastructures et aux services, y compris l'information;
- les principes de la politique tarifaire, dont les modalités de l'application des tarifs sociaux ;
- les règles gouvernant les droits des voyageurs, les conditions sociales et de travail et la protection de l'environnement, ainsi que la définition d'objectifs environnementaux.

Les spécifications et la compensation liée à l'incidence financière nette des obligations de service public devraient être conçues de manière à atteindre de manière rentable les objectifs du plan pour le transport public et à soutenir financièrement sur le long terme la fourniture de services publics de transport de voyageurs.

Volume des contrats de service public : le Parlement a demandé que le volume des contrats de service public pour le transport de voyageurs par chemin de fer qui sera attribué sur la base d'une procédure de mise en concurrence soit déterminé de façon à **favoriser la concurrence entre les petits soumissionnaires, les nouveaux candidats et l'opérateur historique** sur ces marchés. Une certaine souplesse serait laissée aux autorités compétentes pour optimiser le volume en fonction de considérations économiques et opérationnelles.

La Commission propose que le volume des contrats de service public ne dépasse pas 10 millions de trains-kilomètres ou un tiers du volume total du transport. Les députés ont suggéré pour leur part que le volume des contrats **soit de 1 à 4** selon que le volume du marché national de transport de voyageurs par chemin de fer sous contrat de service public : i) ne dépasse pas 20 millions de trains-km ; ii) est compris entre 20 millions et 100 millions de trains-km ; iii) est compris entre 100 millions et 200 millions de trains-km ; iv) dépasse 200 millions de trains-km.

Contenu obligatoire des contrats de service public : les opérateurs seraient tenus de fournir aux autorités compétentes, dans le respect du secret commercial, toutes les informations utiles pour l'attribution des contrats de service public.

Les autorités compétentes devraient exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel des **conditions de travail répondant à des normes sociales contraignantes** sur le plan national, régional ou local et/ou qu'il procède au transfert obligatoire de personnel en cas de changement d'opérateur.

Les opérateurs de services publics seraient tenus de se conformer aux conventions collectives représentatives applicables et d'assurer des conditions de travail et d'emploi décentes, quel que soit le mode de concession.

Attribution des contrats de service public : jusqu'à la fin de la période transitoire, les États membres et, si le droit national le permet, les autorités compétentes devraient pouvoir exclure des procédures de mise en concurrence organisées par les autorités compétentes sur leur territoire toute entreprise ferroviaire ou opérateur ou toute filiale que contrôlent directement ou indirectement des entreprises ferroviaires ou leurs sociétés holdings si certaines conditions sont remplies.

Les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public pourraient décider de procéder à **l'attribution directe** de contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le respect de certaines conditions.

En particulier, le plan de transport public devrait comporter des exigences applicables pendant toute la durée du contrat sous les aspects suivants: i) évolution des volumes de passagers, ii) ponctualité des services, iii) rationalité économique en termes de productivité du travail, iv) fréquence des opérations ferroviaires, v) satisfaction des clients, vi) qualité du matériel roulant.

L'autorité compétente devrait annoncer au plus tard dix-huit mois avant la prise d'effet du contrat les modalités selon lesquelles il devra être satisfait aux exigences susmentionnées dans le cadre de l'attribution directe d'un contrat de service public.

Si un opérateur ou une entreprise ferroviaire dépose une plainte au sujet de l'attribution directe du contrat, l'organisme de contrôle devrait examiner les motifs fournis par l'autorité compétente et prendre une décision au plus tard deux mois après le dépôt de la plainte.

La durée de ces contrats ne devrait pas excéder **neuf ans**.

Transition : l'attribution de contrats de service public relatifs au transport routier et à des modes ferroviaires tels que le métro, le tramway ou les systèmes tram-train, devrait être conforme à au règlement à compter du **3 décembre 2019**.

Les contrats de service public de transport public de voyageurs par chemin de fer seraient attribués conformément au règlement à compter du **3 décembre 2022**.

Le 3 décembre 2022 au plus tard, les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public seraient investies de tous les pouvoirs nécessaires pour attribuer les contrats de service public.

Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement avant le 3 décembre 2022, mais ne sont pas conformes au règlement, expireraient, dans tous les cas, au plus tard dix ans après l'entrée en vigueur du règlement.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 13/03/2015

Les ministres ont tenu un **débat d'orientation** sur deux propositions visant à améliorer les services ferroviaires dans l'UE (quatrième paquet ferroviaire). Ces propositions visent à libéraliser les services de transport de voyageurs par chemin de fer et à renforcer la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Dans le cadre du **volet «marché»**, deux propositions de la Commission sont à l'examen au Conseil :

- une proposition de modification du règlement concernant l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (**projet de règlement sur les obligations de service public**);
- une proposition de modification de la directive établissant un espace ferroviaire unique européen (projet de directive sur la gouvernance).

Les ministres ont été invités à faire part de leur point de vue sur le niveau des exigences s'appliquant aux différentes fonctions des gestionnaires de l'infrastructure, le rôle des organismes de contrôle et l'accès au matériel roulant (trains).

En ce qui concerne le projet de règlement sur les obligations de service public, le débat a porté sur les questions suivantes :

Libéralisation du marché ferroviaire : un grand nombre de ministres ont souligné qu'une approche unique ne permettrait pas d'apporter des réponses appropriées aux questions liées à la libéralisation du marché ferroviaire qui est proposée. La taille du marché est un facteur important à prendre en considération.

Plusieurs États membres ont fait valoir que rien ne prouve que l'ouverture du marché serait bénéfique aux petits marchés, ajoutant qu'elle pourrait au contraire avoir des répercussions sociales et budgétaires négatives. L'attribution directe devrait donc être maintenue pour les petits marchés.

Accès au matériel roulant : les États membres ont estimé que les règles européennes visant à garantir un accès effectif et non discriminatoire au matériel roulant ne devraient être ni trop détaillées ni trop rigoureuses. Chaque État membre et ses autorités devraient avoir la faculté de choisir les mesures appropriées compte tenu de la situation nationale

La présidence a posé la question de savoir que devraient faire les États membres ou leurs autorités compétentes pour garantir un accès effectif et non discriminatoire au matériel roulant tout en limitant les incidences sur les budgets nationaux.

La présidence a déclaré qu'elle était résolue à parvenir à un accord avec le Parlement européen sur le volet «technique» du quatrième paquet ferroviaire tout en préparant l'adoption d'une **orientation générale sur les deux propositions du volet «marché» en juin 2015**.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 08/10/2014

Les ministres ont tenu un **débat d'orientation** sur deux propositions visant à améliorer les services ferroviaires dans l'UE. Les propositions font partie du volet « politique » ou « marché » du quatrième paquet ferroviaire

Le débat au Conseil a porté sur des questions telles que l'ouverture du marché national, l'accès non discriminatoire aux réseaux, la transparence financière et l'attribution des contrats de service public.

Services ferroviaires plus dynamiques à l'écoute du client et encouragement des investissements et de l'innovation : nombre de ministres ont soutenu cet objectif mais se sont demandé si l'ouverture du marché était bien le meilleur moyen d'y parvenir compte tenu des différences en termes de population, de géographie, de marchés et de réseaux ferroviaires nationaux.

Parmi les États membres favorables à une ouverture du marché, certains ont demandé d'être attentif à certains aspects comme la qualité du travail préparatoire, la nécessité d'avancer progressivement ou la nécessité de procéder à une analyse du marché ou à une étude des incidences économiques ou sociales que cette évolution pourrait avoir.

Choix des « bons morceaux » : de nombreux d'États membres estiment que les entreprises commerciales puissent ne devraient pas être autorisées à choisir les lignes rentables au détriment des lignes déficitaires d'intérêt public.

Période de transition : beaucoup d'États membres prônent une période de transition pour toute nouvelle mesure d'ouverture du marché. Plusieurs délégations ont indiqué qu'il fallait laisser les contrats en cours aller à leur terme.

Gouvernance : quelques délégations ont déclaré que les États membres devraient pouvoir choisir le modèle qui leur convient. Certains ont estimé que de nouvelles mesures ne seraient pas nécessaires dans ce domaine. D'autres ont ajouté qu'il fallait assurer la transparence et la surveillance.

Contrats de service public : la plupart des États membres veulent garder la possibilité d'attribuer directement les contrats de service public. De nombreuses délégations ont indiqué qu'il fallait que les services publics comprennent à la fois des lignes qui sont rentables et d'autres qui ne le sont pas.

Accès au matériel roulant : quelques ministres souhaitent assurer un accès non discriminatoire au matériel roulant pour les entreprises ferroviaires, tandis que plusieurs délégations ont insisté sur l'application du principe de subsidiarité à ce niveau. D'autres ont dit qu'il ne fallait pas créer de contraintes budgétaires.

Beaucoup de délégations ont jugé important de progresser et de conclure dès que possible sur le **pilier technique**.

Sur la base des discussions, le Conseil continuera à travailler en vue de dégager **une approche stratégique commune pour le pilier politique**, afin que cette approche puisse être arrêtée lors du Conseil de décembre.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 18/10/2016 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Le projet de règlement arrêté a pour objectifs principaux d'améliorer la qualité des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer dans les cas où ceux-ci relèvent d'une offre de service public et d'accroître l'efficacité opérationnelle de ces services.

Principe de mise en concurrence pour les contrats de service public : la position du Conseil instaure le principe général de l'obligation de recourir aux appels d'offres pour l'adjudication de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer. Cependant, des dérogations au principe de l'appel d'offres, c'est-à-dire des attributions directes, devraient être autorisées dans certains cas et faire l'objet de conditions particulières.

Attributions directes : pour autant qu'elles garantissent la transparence de la procédure, les autorités compétentes devraient pouvoir attribuer des contrats de service public directement :

- lorsque l'attribution directe est **justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau concernés**, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat; et
- lorsque le contrat aurait pour effet **d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité**, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué.

En cas d'attribution directe, des **exigences en matière de performances mesurables, transparentes et vérifiables** devraient être stipulées dans le contrat. Ces exigences devraient porter en particulier sur la ponctualité des services, la fréquence des circulations ferroviaires, la qualité du matériel roulant et les capacités de transport pour les voyageurs. Des évaluations périodiques ce qui concerne les exigences en matière de performances auraient lieu au moins tous les cinq ans.

Dans d'autres cas, comme les **situations d'urgence, la faible valeur des contrats ou les situations transitoires** entre appels d'offres, l'attribution directe se justifierait et devrait être autorisée sous réserve de conditions particulières.

Spécifications des obligations de service public (OSP) : la position du Conseil fixe des règles claires concernant la définition et la spécification des OSP. Le texte fixe également les **critères généraux** que doivent utiliser les autorités compétentes pour définir les obligations de service public. Ces spécifications devraient, dans la mesure du possible, produire des effets de réseau positifs, pour ce qui est notamment de l'amélioration de la qualité des services, de la cohésion sociale et territoriale ou de l'efficacité globale du système de transports publics.

Plafonds applicables aux contrats attribués directement : la position du Conseil a adapté les plafonds en ce qui concerne la valeur des contrats de transport ferroviaire de faible volume attribués directement. Ainsi, l'autorité compétente pourrait décider d'attribuer directement des contrats de service public:

- dont la valeur annuelle moyenne est estimée à **moins de 1 million EUR** ou, dans le cas d'un contrat de service public incluant des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, **moins de 7,5 millions EUR**; ou
- qui ont pour objet la fourniture annuelle de **moins de 300.000 kilomètres** de services publics de transport de voyageurs ou, dans le cas d'un contrat de service public incluant des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, **moins de 500.000 kilomètres**.

Accès au matériel roulant : en prévision du lancement d'une procédure de mise en concurrence, les autorités compétentes devraient **évaluer** la nécessité de prendre des mesures pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté. Cette évaluation devrait être rendue **publique**. Tout en respectant la législation relative aux aides d'État, les autorités compétentes devraient être autorisées à prendre des mesures visant à faciliter, le cas échéant, la fourniture de matériel roulant.

Droits et obligations sociales : dans le cadre de l'exécution de contrats de service public, les opérateurs de services publics devraient se conformer aux obligations applicables en matière de droit social et de droit du travail établies par le droit de l'Union, le droit national ou des conventions collectives.

Période transitoire : la mise en concurrence des contrats de service public commencerait sept ans après la publication de l'acte juridique. Les contrats de service public qui ont été attribués directement sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence pendant une période allant de la date d'entrée en vigueur du règlement modificatif au 2 décembre 2019 pourraient **se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration**.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 14/12/2016 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire, une résolution législative sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Le Parlement a **approuvé la position du Conseil en première lecture** sans y apporter d'amendements.

Le projet de règlement a pour objectif général d'améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'accroître leur efficacité opérationnelle. En vue d'atteindre cet objectif, il est proposé d'introduire une obligation de mise en concurrence des contrats de service public afin d' intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux. Les mesures sont accompagnées de dispositions visant à assurer des conditions propices à l'organisation de procédures de mise en concurrence, notamment des règles sur l'accès au matériel roulant.

Le Parlement a également approuvé une **déclaration** (annexée au projet de résolution législative) précisant que les États membres doivent respecter la directive 2001/23/CE concernant le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises et peuvent aller au-delà de l'application de la directive en prenant des mesures de protection du personnel supplémentaires conformément au droit de l'Union, par exemple en exigeant le transfert obligatoire de personnel y compris dans les cas où la directive 2001/23/CE ne serait pas d'application.

Il faut noter qu'une proposition de rejet de la position du Conseil, déposée par les groupes EFDD Verts/ALE, ENF et GUE/NGL, a été rejetée en plénière par 330 voix pour, 354 contre et 23 abstentions.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 14/12/2016 - Acte final

OBJECTIF : améliorer la qualité des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer dans les cas où ceux-ci relèvent d'une offre de service public et accroître l'efficacité opérationnelle de ces services (4ème paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

CONTENU : le présent règlement relatif à la modification du règlement (CE) n° 1370/2007 a pour objectif général **d'améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'accroître leur efficacité opérationnelle**. L'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen devrait contribuer au développement du transport ferroviaire en tant qu'alternative crédible à d'autres modes de transport, notamment en matière de prix et de qualité.

Le règlement est étroitement lié à la directive modifiant la directive 2012/34/UE sur la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Les principaux éléments du règlement modificatif sont les suivants :

Mise en concurrence pour l'attribution des contrats de service public : le règlement instaure le principe général de l'obligation de recourir aux appels d'offres pour l'adjudication de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer. L'attribution directe restera possible, pour autant que la procédure soit transparente, dans les cas suivants :

- lorsque l'attribution directe est justifiée par les **caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau** concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat;
- lorsque le contrat conduit à **améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité**, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué. Pour ce faire, tout contrat attribué directement devra comporter des **objectifs de performance et de qualité**, couvrant, par exemple, la ponctualité et la fréquence des trains, la qualité du matériel roulant et les capacités de transport pour les voyageurs ;
- lorsque la valeur annuelle moyenne ou la fourniture annuelle des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer se situent **en dessous des seuils** définis dans le règlement (7,5 millions EUR/an ou 500.000 kilomètres).

Spécifications des obligations de service public (OSP) : les autorités compétentes devront définir les spécifications des obligations de service public applicables à la fourniture de services publics de transport de voyageurs et leur champ d'application. Cela inclut la possibilité de regrouper des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas ces coûts. Les spécifications doivent être cohérentes avec les objectifs stratégiques fixés dans les documents exposant la politique en matière de transports publics des États membres.

Accès au matériel roulant : en prévision du lancement d'une procédure de mise en concurrence, les autorités compétentes devront évaluer la situation en matière d'accès au matériel roulant pour tous les soumissionnaires potentiels et devront publier son évaluation. À la suite de cette évaluation, l' autorité compétente pourra décider de prendre des mesures pour garantir l'accès au matériel roulant.

Droits et obligations sociales : dans le cadre de l'exécution de contrats de service public, les opérateurs de services publics devront se conformer aux obligations applicables en matière de droit social et de droit du travail établies par le droit de l'Union, le droit national ou des conventions collectives.

Période transitoire : la mise en concurrence des contrats de service public commencera à partir du **25 décembre 2023**.

Les contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable pendant une période allant du 24 décembre 2017 au 2 décembre 2019 pourront se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration, mais pas au-delà de 10 ans.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 24.12.2017.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 24/10/2016 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission a adopté une communication sur la position du Conseil sur l'adoption d'un règlement modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

L'objectif général de la proposition est d'améliorer la qualité des services ferroviaires de voyageurs ainsi que leur efficience opérationnelle, ce qui devrait améliorer la compétitivité et l'attrait du rail par rapport aux autres modes de transport et poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

En vue d'atteindre l'objectif général, la Commission a proposé d'imposer le recours aux appels d'offres pour les contrats de service public, afin d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux. Ces mesures s'accompagnent de dispositions visant à garantir des conditions-cadres propices aux procédures d'adjudication, notamment des règles concernant l'accès au matériel roulant.

La proposition fait partie d’un paquet complet comportant six propositions législatives afin d'améliorer la qualité et d'élargir le choix des services ferroviaires en Europe.

Observations sur la position du Conseil : la Commission estime que la position du Conseil **soutient les principaux objectifs de sa proposition**, à savoir l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des services de transport public ferroviaire par l'instauration du principe de la mise en concurrence obligatoire des contrats de service public dans les chemins de fer. Elle reprend également les dispositions proposées en vue de garantir des conditions-cadres propices aux procédures d'appel d'offres.

La position du Conseil ne vas pas aussi loin sur certains points que la Commission l'aurait souhaité. Toutefois, elle **représente un progrès** par rapport à la version actuelle du règlement (CE) n° 1370/2007 sur plusieurs points :

Mise en concurrence obligatoire pour les contrats de service public : la position du Conseil reprend la proposition de la Commission puisqu'elle instaure le principe général de l'obligation de recourir aux appels d'offres pour les contrats de service public dans les chemins de fer, en excluant la possibilité d'attribuer directement un contrat de service public dans les transports ferroviaires sans justification. Des dérogations sont prévues, mais elles sont très restrictives, précises et objectives, avec quelques garanties destinées à prévenir les entorses abusives au principe de la mise en concurrence.

En outre, le texte garantit qu'en cas d'attribution directe de contrats en application de la dérogation liée à des structures de marché spécifiques, les contrats de service public devront viser les objectifs de la proposition, à savoir l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des services publics de transport ferroviaire.

Définition des obligations de service public (OSP) : la position du Conseil ne va pas aussi loin que la proposition initiale, mais la Commission reconnaît qu'elle contient néanmoins des règles plus claires concernant la définition et la spécification des OSP. Le texte fixe également les critères généraux que doivent utiliser les autorités compétentes pour définir les obligations de service public, tout en ménageant la flexibilité nécessaire.

Informations des soumissionnaires : la position du Conseil garantit la fourniture équitable et transparente d'informations pertinentes à tous les soumissionnaires, ce qui assure l'égalité de traitement au cours de la procédure d'adjudication. Cette nouvelle disposition va dans le sens de la proposition de la Commission.

Plafonds applicables aux contrats attribués directement : la position du Conseil a relevé les plafonds en ce qui concerne la valeur des contrats de transport ferroviaire de faible volume attribués directement, mais la Commission considère qu'ils respectent encore le principe consistant à autoriser l'attribution directe lorsque le coût d'organisation d'un appel d'offres dépasse les avantages attendus.

Accès au matériel roulant : la position du Conseil a supprimé l’obligation, pour les autorités compétentes, de garantir l'accès non discriminatoire au matériel roulant. Elle instaure en revanche l'obligation, pour les autorités compétentes, d'évaluer, en vue d'une procédure d'appel d'offres, si les mesures sont nécessaires pour garantir l'accès non discriminatoire au matériel roulant ferroviaire, et de publier cette évaluation.

La position du Conseil prévoit également une boîte à outils contenant des mesures auxquelles les autorités compétentes peuvent avoir recours pour garantir l'accès des opérateurs au matériel roulant.

Droits et obligations sociales : la Commission constate que la position du Conseil vient à l'appui des normes sociales pertinentes de l'Union européenne et des États membres qui doivent être respectées en cas de changement d'opérateur de service public pour l'exécution d'un contrat de service public.

Entrée en vigueur : par rapport à la proposition, la position du Conseil fixe une période de transition plus longue en repoussant la date de suppression de la possibilité d'une adjudication directe sans condition. Cet allongement de délai va retarder les effets bénéfiques des nouvelles règles, mais il permettra également aux États membres de préparer le marché à ces changements.

Contrats de transport ferroviaire directement attribués sur la base d'une dérogation : la Commission proposait que ces contrats expirent au plus tard le 31 décembre 2022. Elle regrette que la position du Conseil autorise ces contrats à aller au bout de leur durée de validité. Ainsi, les contrats de service public ferroviaire attribués avant la fin de la période de transition pourraient avoir cours jusqu'en décembre 2032. La position du Conseil garantit toutefois la protection des droits contractuels existants.

En conclusion, la Commission considère que, malgré les défauts de la position du Conseil, l'introduction des dispositions plus claires et nouvelles instaurera une plus grande sécurité juridique. Dans un esprit de compromis, **la Commission accepte la position adoptée par le Conseil**, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture.

Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 07/12/2016 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Wim VAN DE CAMP (PPE, NL) sur la position du Conseil en première lecture vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

La commission parlementaire a recommandé que le Parlement **approuve la position du Conseil en première lecture sans amendement**.

Pour rappel, la proposition fait partie du volet «marché» du quatrième paquet ferroviaire qui comprend trois propositions législatives.

La proposition de la Commission relative à la modification du règlement (CE) n° 1370/2007 a pour objectif général d'améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'accroître leur efficacité opérationnelle.

En vue d'atteindre l'objectif général, la Commission a proposé d'introduire une obligation de mise en concurrence des contrats de service public afin d' intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux. Les mesures sont accompagnées de dispositions visant à assurer des conditions propices à l'organisation de procédures de mise en concurrence, notamment des règles sur l'accès au matériel roulant.

Dans le prolongement de l'adoption de l'avis du Parlement en première lecture le 26 février 2014, des négociations interinstitutionnelles (visant à parvenir à un accord en deuxième lecture anticipée) ont été menées entre octobre 2015 et avril 2016, sous les présidences luxembourgeoise et néerlandaise du Conseil. Après six cycles de trilogue, l'équipe de négociation du Parlement est parvenue à un accord avec la présidence du Conseil, le 19 avril 2016.

L'exposé des motifs accompagnant la recommandation rappelle **les principaux résultats obtenus par le Parlement** dans le cadre de la conclusion d'un accord général avec le Conseil, à savoir :

- l'obligation pour les autorités compétentes de **définir clairement les spécifications des obligations de service public** dans les transports en commun et la portée de leur application, notamment les zones géographiques concernées. Cela inclut la possibilité pour les autorités compétentes de regrouper des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas ces coûts. Lorsqu'elles définissent les spécifications, les autorités compétentes devront respecter le principe de proportionnalité ;

- l'obligation pour les autorités compétentes de veiller à ce que les spécifications des obligations de service public et **la compensation correspondante liée à l'incidence financière nette des obligations de service public** permettent d'atteindre les objectifs de la politique en matière de transports publics d'une manière efficace au regard des coûts ;

- l'obligation, pour les opérateurs de services publics, dans le cadre de l'exécution des obligations de service public, de se conformer aux **obligations applicables en matière de droit social et de droit du travail** établies par le droit de l'Union, le droit national ou des conventions collectives ;

- l'obligation pour opérateurs de services publics et les gestionnaires de l'infrastructure de fournir à l'autorité compétente des **informations essentielles** au lancement d'appels d'offres pour les futurs contrats de service public, notamment des informations concernant le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes ainsi que les spécifications de l'infrastructure. Ces informations devraient être **mises à la disposition des parties intéressées** tout en garantissant la protection des informations commerciales confidentielles ;

- la possibilité de suivre une **procédure simplifiée, non discriminatoire et transparente** lorsqu'une autorité compétente ne reçoit qu'une seule offre à la suite de la publication de l'avis informant de l'intention d'attribuer un contrat de service public;

- l'attribution des contrats de service public dans le transport ferroviaire à travers une **mise en concurrence**. Le règlement prévoit toutefois des **exceptions** à ce principe en autorisant l'attribution directe ou une procédure simplifiée :

    i. en cas de circonstances exceptionnelles ;

ii. lorsque la valeur annuelle moyenne ou la fourniture annuelle des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer descendent sous les seuils définis dans le règlement (7,5 millions EUR/an ou 500.000 kilomètres) ;

iii. lorsque l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat, et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services et/ou le rapport coût-efficacité par rapport au précédent contrat de service public attribué ;

- la possibilité pour l'autorité compétente de **limiter le nombre de lots** d'un contrat de service public pouvant être attribués à une même entreprise ferroviaire ;
- l'obligation pour l'autorité compétente dans le cadre de la préparation d'une procédure d'appel d'offres, **d'évaluer la situation en matière d'accès au matériel roulant** pour tous les soumissionnaires potentiels et de publier son évaluation ;
- **l'entrée en vigueur et la période de transition** : le règlement entrerait en vigueur douze mois après sa date de publication. Les nouvelles règles relatives à la mise en concurrence des contrats de service public et les exemptions relatives aux performances s'appliqueraient à compter du 3 décembre 2019. Toutefois, l'article 5, paragraphe 6, autorisant l'attribution directe sans aucune limitation ne cessera de s'appliquer que 6 ans après la date d'entrée en vigueur. Les contrats attribués en vertu de l'article 5, paragraphe 6, pourraient se poursuivre jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de 10 ans.

La commission compétente a également approuvé une **déclaration** (annexée au projet de résolution législative) précisant que les États membres doivent respecter la directive 2001/23/CE concernant le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises et peuvent aller au-delà de l'application de la directive en prenant des mesures de protection du personnel supplémentaires conformément au droit de l'Union, par exemple en exigeant le transfert obligatoire de personnel y compris dans les cas où la directive 2001/23/CE ne serait pas d'application.