

## III

(Actes préparatoires)

## CONSEIL

## POSITION COMMUNE (CE) N° 2/2007

arrêtée par le Conseil le 11 décembre 2006

**en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2007 du Parlement européen et du Conseil du ...  
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**

(2007/C 70 E/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71 et 89,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 16 du traité confirme la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union.
- (2) L'article 86, paragraphe 2, du traité dispose que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles du traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie.
- (3) L'article 73 du traité constitue une *lex specialis* par rapport à l'article 86, paragraphe 2. Il établit des règles applicables aux compensations des servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur des transports terrestres.

- (4) Les objectifs principaux du livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix* sont de garantir des services de transport de voyageurs sûrs, efficaces et de grande qualité grâce à une concurrence régulée, garantissant, en outre, la transparence et le bon fonctionnement des services publics de transport de voyageurs, compte tenu des facteurs sociaux, environnementaux et relatifs au développement régional, ou d'offrir des conditions tarifaires spécifiques à certaines catégories de voyageurs, comme les retraités, et d'éliminer les disparités entre les entreprises de transport des différents États membres, de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence.

- (5) À l'heure actuelle, de nombreux services de transports terrestres de voyageurs représentant une nécessité d'intérêt économique général n'offrent pas de possibilité d'exploitation commerciale. Les autorités compétentes des États membres doivent avoir la faculté d'intervenir pour s'assurer que ces services sont fournis. Les mécanismes qu'elles peuvent utiliser pour s'assurer que les services publics de transport de voyageurs sont fournis comprennent notamment: l'attribution de droits exclusifs aux opérateurs de services publics, l'octroi d'une compensation financière aux opérateurs de services publics et la définition de règles générales en matière d'exploitation des transports publics, applicables à tous les opérateurs. Si, conformément au présent règlement, des États membres choisissent d'exclure certaines règles générales de son champ d'application, le régime général en matière d'aides d'État devrait s'appliquer.

- (6) De nombreux États membres ont établi une législation prévoyant l'octroi de droits exclusifs et la passation de contrats de service public pour au moins une partie de leur marché des transports publics, sur la base de procédures de mise en concurrence transparentes et équitables. De ce fait, les échanges entre les États membres se sont sensiblement accrus et plusieurs opérateurs de services publics fournissent aujourd'hui des services publics de

<sup>(1)</sup> JO C 195 du 18.8.2006, p. 20.

<sup>(2)</sup> JO C 192 du 16.8.2006, p. 1.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 14 novembre 2001 (JO C 140 E du 13.6.2002, p. 262), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

transport de voyageurs dans plus d'un État membre. Toutefois, l'évolution des législations nationales a conduit à l'application de procédures disparates et créé une insécurité juridique quant aux droits des opérateurs de services publics et aux obligations des autorités compétentes. Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable <sup>(1)</sup> ne traite pas de la manière dont les contrats de service public doivent être attribués dans la Communauté ni, notamment, des circonstances dans lesquelles ils devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. Il convient donc d'actualiser le cadre juridique communautaire.

- (7) Les études réalisées et l'expérience acquise par les États membres ayant introduit depuis plusieurs années la concurrence dans le secteur des transports publics montrent que, si des clauses de sauvegarde appropriées sont en place, l'introduction d'une concurrence régulée entre les opérateurs permet de rendre les services plus attractifs, plus innovants et moins chers, sans entraver les opérateurs de services publics dans la poursuite des missions spécifiques qui leur ont été imparties. Cette approche a été soutenue par le Conseil européen dans le cadre du processus dit de Lisbonne du 28 mars 2000, qui a demandé à la Commission, au Conseil et aux États membres, eu égard à leurs compétences respectives, d'«accélérer la libéralisation dans des secteurs tels que [...] les transports».
- (8) Les marchés de transport de voyageurs déjà dérégulés et ne connaissant pas de droits exclusifs devraient pouvoir préserver leurs caractéristiques et leurs modes de fonctionnement, dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec les exigences du traité.
- (9) Afin d'organiser leurs services publics de transports de voyageurs de la manière la mieux adaptée aux besoins du public, toutes les autorités compétentes doivent pouvoir choisir librement leur opérateur de services publics, en tenant compte des intérêts des petites et moyennes entreprises, dans les conditions prévues par le présent règlement. Pour garantir l'application des principes de transparence, d'égalité de traitement des opérateurs concurrents et de proportionnalité, lorsque des compensations ou des droits exclusifs sont octroyés, il est indispensable de définir dans un contrat de service public passé entre l'autorité compétente et l'opérateur de service public choisi la nature des obligations de service public et les contreparties convenues. La forme ou l'appellation de ce contrat peuvent varier selon les systèmes juridiques des États membres.
- (10) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. L'organisation des services publics de transport de voyageurs par voie navigable est donc soumise au respect des principes généraux du traité, sauf si les États membres choisissent d'appliquer le présent

règlement à ce secteur spécifique. Les dispositions du présent règlement ne font pas obstacle à l'intégration de services de transport par voie navigable dans un réseau public de transport de voyageurs urbain, suburbain ou régional plus vaste.

- (11) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services de transport de marchandises, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, l'organisation des services de transport de marchandises devrait donc être soumise au respect des principes généraux du traité.
- (12) Il est indifférent, au regard du droit communautaire, que les services publics de transport de voyageurs soient opérés par des entreprises publiques ou privées. Le présent règlement est fondé sur les principes de neutralité en ce qui concerne le régime de la propriété, visé à l'article 295 du traité, de liberté qu'ont les États membres de définir les services d'intérêt économique général, visé à l'article 16 du traité, et de subsidiarité et de proportionnalité, visés à l'article 5 du traité.
- (13) Certains services, souvent liés à des infrastructures spécifiques, sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou pour leur vocation touristique. Ces opérations servant manifestement un objectif étranger à la fourniture de transports publics de voyageurs, elles ne doivent pas être régies par les règles et procédures applicables aux exigences de service public.
- (14) Lorsque les autorités compétentes sont responsables de l'organisation du réseau de transport public, cette organisation peut comprendre, outre le fonctionnement effectif du service de transport, toute une série d'autres activités et fonctions que les autorités compétentes doivent être libres d'assurer elles-mêmes ou de confier, en tout ou partie, à un tiers.
- (15) Les contrats de longue durée peuvent mener à la fermeture du marché pendant une période inutilement longue, amoindrissant ainsi les effets bénéfiques de la pression de la concurrence. Afin de fausser le moins possible le jeu de la concurrence tout en maintenant la qualité des services, les contrats de service public devraient être de durée limitée. Il est, toutefois, nécessaire de prévoir la possibilité de proroger les contrats de service public pour une période ne dépassant pas la moitié de leur durée initiale, lorsque l'opérateur de service public doit investir dans des actifs dont la durée d'amortissement est exceptionnellement longue et, en raison de leurs caractéristiques et contraintes particulières, dans le cas des régions ultrapériphériques telles que précisées à l'article 299 du traité. Par ailleurs, lorsqu'un opérateur de service public réalise des investissements dans des infrastructures ou du matériel roulant et des véhicules qui ont un caractère exceptionnel en ce sens que ces investissements nécessitent des fonds importants, et pour autant que le contrat soit attribué à l'issue d'une procédure de mise en concurrence équitable, le contrat en question devrait pouvoir être prorogé pour une période encore plus longue.

<sup>(1)</sup> JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

- (16) Lorsque la conclusion d'un contrat de service public peut entraîner un changement d'opérateur de service public, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'opérateur de service public choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements <sup>(1)</sup>. Ladite directive n'interdit pas aux États membres de maintenir les droits des travailleurs en cas de transfert autres que ceux couverts par la directive 2001/23/CE, et de tenir compte, le cas échéant, des normes sociales établies par les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales, les conventions collectives ou autres accords conclus entre partenaires sociaux.
- (17) En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des 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 ou la protection de l'environnement.
- (18) Sous réserve des dispositions pertinentes du droit national, toute autorité locale ou, à défaut, toute autorité nationale peut choisir de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sur son territoire ou de les confier sans mise en concurrence à un opérateur interne. Toutefois, afin d'assurer des conditions de concurrence équitables, cette faculté de fourniture autonome doit être strictement encadrée. Le contrôle requis devrait être exercé par l'autorité compétente ou par le groupement d'autorités compétentes fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, collectivement ou par l'intermédiaire de ses membres. Par ailleurs, une autorité compétente fournissant ses propres services de transport ou un opérateur interne ne devraient pas être autorisés à participer à une procédure de mise en concurrence ne relevant pas du territoire de l'autorité en question. L'autorité contrôlant l'opérateur interne devrait également avoir la possibilité d'interdire à celui-ci de participer à une procédure de mise en concurrence organisée sur son territoire. Les restrictions imposées aux activités d'un opérateur interne ne portent pas atteinte à la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public lorsqu'ils concernent le transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires, tels que le métro ou le tramway. En outre, l'attribution directe de contrats concernant les services de chemin de fer lourd ne porte pas atteinte à la faculté qu'ont les autorités compétentes d'attribuer, à un opérateur interne, des contrats de service public de transport de voyageurs relatifs à d'autres modes ferroviaires, tels que le métro et le tramway.
- (19) Le recours à la sous-traitance peut contribuer à accroître l'efficacité des transports publics de voyageurs et rend possible la participation d'autres entreprises que l'opérateur de service public auquel a été attribué le contrat de service public. Toutefois, en vue d'optimiser l'utilisation des fonds publics, les autorités compétentes devraient pouvoir déterminer les modalités de sous-traitance de leurs services publics de transport de voyageurs, en particulier lorsque les services sont fournis par un opérateur interne. En outre, il ne devrait pas être interdit à un sous-traitant de participer à des mises en concurrence sur le territoire de toute autorité compétente. La sélection d'un sous-traitant par l'autorité compétente ou son opérateur interne doit être effectuée en conformité avec le droit communautaire.
- (20) Lorsqu'une autorité publique choisit de confier une mission de service d'intérêt général à un tiers, elle doit choisir l'opérateur de service public dans le respect du droit communautaire des marchés publics et des concessions, tel qu'il découle des articles 43 à 49 du traité, ainsi que des principes de transparence et d'égalité de traitement. En particulier, les dispositions du présent règlement s'entendent sans préjudice des obligations applicables aux autorités publiques en vertu des directives sur la passation des marchés publics, lorsque les contrats de service public relèvent de leur champ d'application.
- (21) Certaines mises en concurrence obligent les autorités compétentes à définir et à décrire des systèmes complexes. Ces autorités devraient, par conséquent, être habilitées, lorsqu'elles attribuent des contrats dans de tels cas, à en négocier les détails avec une partie ou l'ensemble des éventuels opérateurs de services publics après la soumission des offres.
- (22) Les mises en concurrence en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires lorsque le contrat porte sur des sommes ou des distances peu importantes. À cet égard, des sommes ou des distances plus élevées devraient permettre aux autorités compétentes de tenir compte des intérêts spécifiques des petites et moyennes entreprises. Les autorités compétentes ne devraient pas être autorisées à fractionner les contrats ou les réseaux afin d'échapper à l'obligation d'organiser une mise en concurrence.
- (23) En cas de risque d'interruption de la fourniture des services, les autorités compétentes devraient être habilitées à instaurer des mesures d'urgence à court terme en attendant l'attribution d'un nouveau contrat de service public qui soit conforme à toutes les conditions d'attribution du présent règlement.
- (24) Le transport public de voyageurs par chemin de fer pose des questions particulières liées à la lourdeur des investissements et au coût des infrastructures. En mars 2004, la Commission a présenté une proposition de modification de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires <sup>(2)</sup>, pour assurer à toute entreprise ferroviaire communautaire un accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de voyageurs. Le présent règlement n'a pas pour but de poursuivre l'ouverture du marché des services ferroviaires, mais d'instaurer un cadre légal en matière d'octroi de compensation et/ou de droits exclusifs pour les contrats de service public.

<sup>(1)</sup> JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

<sup>(2)</sup> JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164).

- (25) S'agissant des services publics, le présent règlement permet à chaque autorité compétente, dans le cadre d'un contrat de service public, de choisir son opérateur de services publics de transport de voyageurs. Compte tenu de la diversité de l'organisation territoriale des différents États membres en la matière, il est justifié de permettre aux autorités compétentes d'attribuer directement les contrats de service public de transport par chemin de fer.
- (26) Les compensations accordées par les autorités compétentes pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public devraient être calculées de manière à éviter toute surcompensation. Lorsqu'une autorité compétente prévoit d'attribuer un contrat de service public sans mise en concurrence, elle devrait également respecter des règles détaillées assurant l'adéquation du montant des compensations et reflétant un souci d'efficacité et de qualité des services.
- (27) En tenant dûment compte, dans le système de calcul prévu à l'annexe, des effets que le respect des obligations de service public peut avoir sur la demande de services publics de transport de voyageurs, l'autorité compétente et l'opérateur de service public peuvent prouver que toute surcompensation a été évitée.
- (28) En vue de l'attribution des contrats de service public, à l'exception des mesures d'urgence et des contrats concernant de petites distances, les autorités compétentes devraient prendre les mesures de publicité nécessaires et faire savoir, au moins un an à l'avance, qu'elles ont l'intention d'attribuer de tels contrats afin de permettre aux éventuels opérateurs de services publics de réagir.
- (29) Les contrats de service public attribués directement devraient faire l'objet d'une plus grande transparence.
- (30) Étant donné que les autorités compétentes et les opérateurs de services publics auront besoin de temps pour s'adapter aux dispositions du présent règlement, il convient de prévoir des régimes transitoires. En vue de l'attribution progressive de contrats de service public conformément au présent règlement, les États membres devraient présenter à la Commission un rapport sur l'état des travaux dans les six mois suivant la première moitié de la période transitoire. La Commission peut proposer des mesures appropriées sur la base de ces rapports.
- (31) Pendant la période transitoire, l'application des dispositions du présent règlement par les autorités compétentes peut s'effectuer à des moments différents. Il se pourrait donc qu'au cours de cette période, des opérateurs de service public provenant de marchés non encore soumis aux dispositions du présent règlement soumissionnent pour des contrats de service public sur des marchés ouverts plus rapidement à la concurrence régulée. Pour prévenir, par une action proportionnée, tout déséquilibre dans l'ouverture du marché des transports publics, les autorités compétentes devraient pouvoir refuser, au cours de la seconde moitié de la période transitoire, les offres soumises par les entreprises dont plus de la moitié de la valeur des services publics de transport qu'elles fournissent n'est pas attribuée conformément au présent règlement, à condition qu'il n'y ait pas de discrimination et que la décision ait été prise avant la mise en concurrence.
- (32) Aux points 87 à 95 de son arrêt *Altmark Trans GmbH*, du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00 <sup>(1)</sup>, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que la compensation de service public ne constitue pas un avantage au sens de l'article 87 du traité, sous réserve que quatre conditions cumulatives soient réunies. Lorsque ces conditions ne sont pas réunies, et que les critères généraux d'applicabilité de l'article 87, paragraphe 1, du traité sont satisfaits, la compensation liée à des obligations de service public constitue une aide d'État et relève des articles 73, 86, 87 et 88 du traité.
- (33) Des compensations de service public peuvent se révéler nécessaires dans le secteur du transport terrestre de voyageurs afin que les entreprises chargées d'assurer un service public fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. Ces compensations peuvent être compatibles avec le traité, en application de son article 73, sous certaines conditions. D'une part, elles doivent être attribuées pour assurer la prestation de services qui sont des services d'intérêt général au sens du traité. D'autre part, afin d'éviter des distorsions injustifiées de la concurrence, elles ne sauraient dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
- (34) Les compensations accordées par les autorités compétentes en conformité avec les dispositions du présent règlement peuvent, par conséquent, être exemptées de la notification préalable de l'exigence prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité.
- (35) Le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 1191/69. Il y a lieu, par conséquent, d'abroger ledit règlement. Pour les services publics de transport de marchandises, une période transitoire de trois ans facilitera la suppression progressive de compensations qui ne sont pas autorisées par la Commission conformément aux articles 73, 86, 87 et 88 du traité. Toute compensation accordée en liaison avec la fourniture de services publics de transport de voyageurs autres que ceux visés par le présent règlement qui risque de constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, devrait respecter les dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, y compris toute interprétation pertinente par la Cour de justice des Communautés européennes, en particulier dans son arrêt rendu dans l'affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Lorsqu'elle examine de tels cas, la Commission devrait, par conséquent, appliquer des principes similaires à ceux définis dans le présent règlement ou, le cas échéant, dans d'autres actes législatifs relevant du domaine des services d'intérêt économique général.

<sup>(1)</sup> Rec. 2003, p. I-7747.

(36) Le champ d'application du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable <sup>(1)</sup> est couvert par le présent règlement. Ledit règlement, jugé obsolète, limite en outre l'application de l'article 73 du traité et n'offre pas de base juridique appropriée pour autoriser les programmes d'investissement actuels, en particulier en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il convient donc de l'abroger pour permettre d'appliquer l'article 73 du traité de manière adaptée à l'évolution permanente du secteur concerné, sans préjudice du présent règlement et du règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer <sup>(2)</sup>. En vue de faciliter encore davantage l'application des règles communautaires pertinentes, la Commission proposera, en 2006, des lignes directrices relatives aux aides d'États en faveur des investissements dans le secteur du chemin de fer, y compris les investissements dans les infrastructures.

(37) La Commission devrait présenter un rapport afin d'évaluer la mise en œuvre du présent règlement et l'évolution de la fourniture des services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, notamment la qualité des services publics de transport de voyageurs et les conséquences de l'attribution directe des contrats de service public. Ce rapport peut, si nécessaire, être accompagné de propositions appropriées en vue de la modification du présent règlement,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

1. 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.

À cette fin, le présent règlement 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.

2. Le présent 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. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement au transport public de voyageurs par voie navigable.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux concessions de travaux publics au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux <sup>(3)</sup> ou de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services <sup>(4)</sup>.

#### *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «transports publics de voyageurs», les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence;
- b) «autorité compétente», toute autorité publique, ou groupe d'autorités publiques, d'un ou de plusieurs États membres, qui a la faculté d'intervenir dans les transports publics de voyageurs dans une zone géographique donnée, ou tout organe investi d'un tel pouvoir;
- c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale;
- d) «opérateur de service public», toute entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des services publics de transport de voyageurs ou tout organisme public qui fournit des services publics de transport de voyageurs;
- e) «obligation de service public», l'exigence définie ou déterminée par une autorité compétente en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie;
- f) «droit exclusif», droit habilitant un opérateur de service public à exploiter certains services publics de transport de voyageurs sur une ligne, un réseau ou dans une zone donnée, à l'exclusion de tout autre opérateur de service public;
- g) «compensation de service public», tout avantage, notamment financier, octroyé, sur fonds publics, directement ou indirectement par une autorité compétente pendant la période de mise en œuvre d'une obligation de service public ou lié à cette période;

<sup>(1)</sup> JO L 130 du 15.6.1970, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).

<sup>(2)</sup> JO L 156 du 28.6.1969, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

<sup>(3)</sup> JO L 134 du 30.4.2004, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2083/2005 de la Commission (JO L 333 du 20.10.2005, p. 28).

<sup>(4)</sup> JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2083/2005 de la Commission.

- h) «attribution directe», attribution d'un contrat de service public à un opérateur de service public donné en l'absence de toute procédure de mise en concurrence préalable;
- i) «contrat de service public», un ou plusieurs actes juridiquement contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploitation des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public. Selon le droit des États membres, le contrat peut également consister en une décision arrêtée par l'autorité compétente qui:
- prend la forme d'un acte individuel législatif ou réglementaire, ou
  - contient les conditions dans lesquelles l'autorité compétente elle-même fournit les services ou confie la fourniture de ces services à un opérateur interne;
- j) «valeur», la valeur d'un service, d'une ligne, d'un contrat de service public ou d'un régime de compensation pour les transports publics de voyageurs, correspondant à la rémunération totale, hors TVA, du ou des opérateurs de services publics, y compris la compensation, quelle qu'en soit la nature, versée par les autorités publiques et les recettes provenant de la vente des titres de transport qui ne sont pas reversées à l'autorité compétente en question;
- k) «règle générale», mesure qui s'applique sans discrimination à tous les services publics de transport de voyageurs d'un même type dans une zone géographique donnée où une autorité compétente est responsable;
- l) «services intégrés de transports publics de voyageurs», des services de transport en correspondance dans une zone géographique déterminée comprenant un service unique d'information, de billetterie et d'horaires.

#### Article 3

##### Contrats de service public et règles générales

1. 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 le fait dans le cadre d'un contrat de service public.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les obligations de service public qui visent à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories de voyageurs peuvent aussi faire l'objet de règles générales. Conformément aux principes énoncés à l'article 4, à l'article 6 et à l'annexe, l'autorité compétente octroie aux opérateurs de services publics une compensation pour l'incidence financière nette, positive ou négative, sur les coûts et les recettes occasionnés par le respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales, de manière à éviter toute surcompensation, et ce, nonobstant le droit qu'ont les autorités compétentes d'intégrer des obligations

de service public fixant des tarifs maximaux dans les contrats de service public.

3. Sans préjudice des dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement les règles générales relatives aux compensations financières accordées pour les obligations de service public qui établissent des tarifs maximaux pour les élèves, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite. Ces règles générales sont notifiées conformément à l'article 88 du traité. Une telle notification comporte des renseignements complets sur la mesure concernée et, notamment, des informations détaillées sur la méthode de calcul.

#### Article 4

##### Contenu obligatoire des contrats de service public et des règles générales

1. Les contrats de service public et les règles générales:
  - i) définissent clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées;
  - ii) établissent à l'avance, de façon objective et transparente, les paramètres sur la base desquels la compensation doit être calculée de manière à éviter toute surcompensation. Dans le cas des contrats de service public attribués conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'opérateur de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable;
  - iii) définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services. Ces coûts peuvent comprendre notamment les coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance et de réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires au fonctionnement des services de transport de voyageurs, des coûts fixes et une rémunération appropriée du capital.
2. Les contrats de service public et les règles générales définissent les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'autorité compétente ou partagées entre eux.
3. La durée des contrats de service public est limitée et ne dépasse pas dix ans pour les services d'autobus et d'autocar et quinze 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 quinze ans si les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50 % de la valeur des services en question.

4. Si nécessaire, compte tenu des conditions d'amortissement des actifs, la durée du contrat de service public peut, au maximum, être allongée de moitié si l'opérateur de service public fournit des actifs à la fois significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport de voyageurs qui font l'objet du contrat de service public et principalement liés aux services de transport de voyageurs objets de ce contrat.

Si les coûts engendrés par la situation géographique particulière le justifient, la durée des contrats de service public, précisée au paragraphe 3, dans les régions ultrapériphériques peut être allongée de 50 % au maximum.

Si l'amortissement du capital lié à un investissement exceptionnel dans des infrastructures, du matériel roulant ou des véhicules le justifie et si le contrat de service public est passé à la suite d'une procédure de mise en concurrence équitable, un contrat de service public peut avoir une durée plus longue. Afin de garantir la transparence en pareil cas, l'autorité compétente transmet à la Commission le contrat de service public et les éléments justifiant sa durée plus longue dans l'année qui suit sa conclusion.

5. Sans préjudice du droit national et du droit communautaire, y compris les conventions collectives conclues entre partenaires sociaux, les autorités compétentes peuvent exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE. Lorsque les autorités compétentes exigent que les opérateurs de service public respectent certaines normes sociales, les documents de mise en concurrence et les contrats de service public recensent le personnel concerné et donnent des précisions claires sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services.

6. Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité, celles-ci figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public.

7. Les documents de mise en concurrence et les contrats de service public précisent clairement si la sous-traitance peut ou ne peut pas être envisagée. Le contrat de service public fixe, conformément au droit national et au droit communautaire, les conditions appliquées à la sous-traitance.

#### Article 5

##### Attribution des contrats de service public

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attri-

bués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les paragraphes 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente, qu'il s'agisse ou non d'une autorité individuelle ou d'un groupement d'autorités fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente, ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale compétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services (ci-après dénommée «opérateur interne»). Lorsqu'une autorité locale compétente prend une telle décision, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) aux fins de déterminer si l'autorité locale compétente exerce un tel contrôle, il est tenu compte d'éléments tels que le niveau de représentation au sein des organes d'administration, de direction ou de surveillance, les précisions y relatives dans les statuts, la propriété ainsi que l'influence et le contrôle effectifs sur les décisions stratégiques et sur les décisions individuelles de gestion. Conformément au droit communautaire, la détention à 100 % du capital par l'autorité publique compétente, en particulier dans le cas de partenariats publics-privés, n'est pas une condition obligatoire pour établir un contrôle au sens du présent paragraphe, pour autant que le secteur public exerce une influence dominante et que le contrôle puisse être établi sur la base d'autres critères;
- b) le présent paragraphe est applicable à condition que l'opérateur interne et toute entité sur laquelle celui-ci a une influence, même minime, exercent leur activité de transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité locale compétente, nonobstant d'éventuelles lignes sortantes et autres éléments accessoires à cette activité se prolongeant sur le territoire d'autorités locales compétentes voisines, et ne participent pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente;
- c) nonobstant le point b), un opérateur interne peut participer à des mises en concurrence équitables pendant les deux années qui précèdent le terme du contrat de service public qui lui a été attribué directement, à condition qu'ait été prise une décision définitive visant à soumettre les services de transport de voyageurs faisant l'objet du contrat de l'opérateur interne à une mise en concurrence équitable et que l'opérateur interne n'ait conclu aucun autre contrat de service public attribué directement;
- d) en l'absence d'autorité locale compétente, les points a), b) et c) s'appliquent à une autorité nationale agissant au bénéfice d'une zone géographique qui n'est pas nationale, à condition que l'opérateur interne ne participe pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés à l'extérieur de la zone pour laquelle le contrat de service public a été attribué.

3. Toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public par voie de mise en concurrence, sauf dans les cas visés aux paragraphes 4, 5 et 6. La procédure adoptée pour la mise en concurrence est ouverte à tout opérateur, est équitable, et respecte les principes de transparence et de non-discrimination. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins.

4. 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 million EUR ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de vingt véhicules, les plafonds susmentionnés peuvent être relevés à une valeur annuelle moyenne estimée à moins de 1,7 millions EUR ou à une fourniture annuelle de moins de 500 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. Cette mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel d'extension d'un contrat de service public ou de l'exigence de l'exécution de certaines obligations de service public. L'opérateur de service public a le droit de former un recours contre la décision lui imposant l'exécution de certaines obligations de service public. L'attribution ou l'extension d'un contrat de service public par mesure d'urgence ou l'imposition d'un tel contrat ne dépasse pas deux ans.

6. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 3, la durée de tels contrats ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'article 4, paragraphe 4, s'applique.

#### Article 6

##### Compensation de service public

1. Toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte les dispositions de l'article 4, quelles que soient les modalités d'attribution du contrat. Toute compensation, quelle qu'en soit la nature, liée à un contrat de service public attribué directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou liée à une règle générale est conforme, en outre, aux dispositions prévues à l'annexe.

2. Sur demande écrite de la Commission, les États membres lui communiquent, dans un délai de trois mois ou tout autre délai plus long fixé dans cette demande, toutes les informations que la Commission estime nécessaires pour déterminer si la compensation attribuée est compatible avec le présent règlement.

#### Article 7

##### Publication

1. Chaque autorité compétente rend 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 permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public.

2. Chaque autorité compétente prend les mesures nécessaires afin que, au plus tard un an avant le lancement de la procédure de mise en concurrence ou un an avant l'attribution directe, soient publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* au minimum les informations suivantes:

- a) le nom et les coordonnées de l'autorité compétente;
- b) le type d'attribution envisagée;
- c) les services et les territoires susceptibles d'être concernés par l'attribution.

Les autorités compétentes peuvent décider ne pas publier ces informations lorsqu'un contrat de service public porte sur la fourniture annuelle de moins de 50 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

En cas de modification de ces informations après leur publication, l'autorité compétente publie un rectificatif dans les meilleurs délais. Ce rectificatif est sans préjudice de la date de lancement de l'attribution directe ou de la mise en concurrence.

Le présent paragraphe ne s'applique pas à l'article 5, paragraphe 5.

3. En cas d'attribution directe de contrats de service public de transport par chemin de fer telle que prévue à l'article 5, paragraphe 6, l'autorité compétente rend publiques les informations ci-après dans un délai d'un an à compter de cette attribution:

- a) nom de la partie contractante et structure de son capital;
- b) durée du contrat de service public;
- c) description des services de transport de voyageurs à exécuter;
- d) description des paramètres de calcul de la compensation financière;
- e) objectifs de qualité;
- f) conditions relatives aux actifs essentiels.

4. À la demande de toute partie intéressée, l'autorité compétente lui communique les motifs de sa décision relative à l'attribution directe d'un contrat de service public.

#### Article 8

##### Transition

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les dispositions des paragraphes 2 à 4 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de services publics de transport par chemin de fer ou par route est conforme à l'article 5 dans un délai de douze ans à partir de ... (\*). Au cours de cette période transitoire, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant notamment les capacités de transport.

Dans un délai de six mois suivant la première moitié de la période transitoire, les États membres fournissent à la Commission un rapport d'avancement mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'attribution progressive des contrats de service public conformément à l'article 5. Sur la base des rapports d'avancement des États membres, la Commission peut proposer des mesures appropriées, adressées aux États membres.

3. Pour l'application du paragraphe 2, il n'est pas tenu compte des contrats de service public attribués conformément au droit communautaire et au droit national:

- a) avant le 26 juillet 2000 sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- b) avant le 26 juillet 2000 sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable;
- c) à partir du 26 juillet 2000 et avant le ... (\*\*), sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- d) à partir du 26 juillet 2000 et avant le ... (\*\*), sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable.

Les contrats visés au point a) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration. Les contrats visés aux points b) et c) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de trente ans. Les contrats visés au point d) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, pour autant qu'ils aient une durée limitée et comparable aux durées prévues à l'article 4.

(\*) 12 ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(\*\*) Date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Les contrats de service public peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration au cas où leur résiliation aurait des conséquences juridiques ou économiques excessives et à condition que la Commission ait donné son autorisation.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent, durant la seconde moitié de la période transitoire visée au paragraphe 2, exclure de la participation aux attributions de contrats par mise en concurrence les opérateurs de service public qui ne peuvent pas apporter la preuve que la valeur des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif octroyés conformément au présent règlement représente au moins la moitié de la valeur de l'ensemble des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif. Cette exclusion ne s'applique pas aux opérateurs de service public assurant les services qui doivent faire l'objet de la mise en concurrence. Pour l'application de ce critère, il n'est pas tenu compte des contrats attribués par une mesure d'urgence telle que visée à l'article 5, paragraphe 5.

Lorsque les autorités compétentes recourent à l'option visée au premier alinéa, elles le font sans discrimination, elles excluent tous les opérateurs potentiels de service public répondant à ce critère et elles informent les opérateurs potentiels de leur décision au début de la procédure d'attribution des contrats de service public.

Les autorités compétentes concernées informent la Commission de leur intention d'appliquer cette disposition deux mois au moins avant la publication de l'avis de la mise en concurrence.

#### Article 9

##### Compatibilité avec le traité

1. La compensation de service public au titre de l'exploitation de services publics de transport de voyageurs ou du respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales versée conformément au présent règlement est compatible avec le marché commun. Cette compensation est exonérée de l'obligation de la notification préalable visée à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

2. Sans préjudice des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent continuer d'octroyer des aides en faveur du secteur des transports conformément à l'article 73 du traité, qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, autres que celles relevant du présent règlement, et notamment:

- a) jusqu'à l'entrée en vigueur de règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure, lorsque l'aide est octroyée à des entreprises qui doivent supporter les dépenses liées aux infrastructures qu'elles utilisent, alors que d'autres entreprises ne sont pas soumises à une charge analogue. Pour déterminer le montant de l'aide ainsi octroyée, il est tenu compte des coûts d'infrastructure que n'ont pas à supporter des modes de transport concurrents;
- b) lorsque l'aide vise à promouvoir la recherche dans des systèmes et technologies de transport — ou leur développement — plus économiques pour la Communauté en général.

Une telle aide est limitée au stade de la recherche et du développement et ne peut pas couvrir l'exploitation commerciale des systèmes et technologies de transport en question.

#### Article 10

#### Abrogation

1. Le règlement (CEE) n° 1191/69 est abrogé. Ses dispositions restent, toutefois, applicables aux services de transport de marchandises pendant une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Le règlement (CEE) n° 1107/70 est abrogé.

#### Article 11

#### Rapports

À la fin de la période transitoire prévue à l'article 8, paragraphe 2, la Commission présente un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et sur l'évolution de la fourniture de services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, évaluant en particulier l'évolution de la qualité des services publics de transport de voyageurs et les effets des attributions directes, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées en vue de modifier le présent règlement.

#### Article 12

#### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le ... (\*).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles,

*Par le Parlement européen*

*Le président*

...

*Par le Conseil*

*Le président*

...

---

(\*) Trois ans après la date de publication du présent règlement au Journal officiel.

## ANNEXE

**RÈGLES APPLICABLES À LA COMPENSATION DANS LES CAS ÉVOQUÉS À L'ARTICLE 6, PARAGRAPHE 1**

1. La compensation liée à des contrats de service public attribués directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou celle liée à une règle générale doit être calculée conformément aux règles établies dans la présente annexe.
2. La compensation ne peut pas excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public. Les incidences sont évaluées en comparant la situation où l'obligation de service public est remplie avec la situation qui aurait existé si l'obligation n'avait pas été remplie. Pour calculer l'incidence financière nette, l'autorité compétente s'inspire de la formule suivante:  
  
Coûts occasionnés par une obligation de service public ou un ensemble d'obligations de service public imposées par la ou les autorités compétentes et figurant dans un contrat de service public et/ou dans une règle générale,
  - moins toute incidence financière positive générée au sein du réseau exploité au titre de l'obligation ou des obligations de service public en question,
  - moins les recettes tarifaires ou toute autre recette générée lors de l'exécution de l'obligation ou des obligations de service public en question,
  - plus un bénéfice raisonnable,= égal à une incidence financière nette.
3. Le respect de l'obligation de service public peut avoir un impact sur les éventuelles activités de transport d'un opérateur dépassant le cadre de l'obligation ou des obligations de service public en question. Afin d'éviter toute surcompensation ou absence de compensation, le calcul de l'incidence financière nette tient par conséquent compte des incidences financières quantifiables sur les réseaux concernés de l'opérateur.
4. Le calcul des coûts et des recettes doit être effectué en conformité avec les règles comptables et fiscales en vigueur.
5. Afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de service de transports publics, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité desdits services publics doit être séparée, de façon à satisfaire au moins aux conditions suivantes:
  - les comptes d'exploitation correspondant à chacune de ces activités doivent être séparés et la part des actifs correspondants et les coûts fixes doivent être affectés selon les règles comptables et fiscales en vigueur,
  - tous les coûts variables, une contribution adéquate aux coûts fixes et un bénéfice raisonnable liés à toute autre activité de l'opérateur de service public ne peuvent en aucun cas être imputés au service public en question,
  - les coûts du service public doivent être équilibrés par les recettes d'exploitation et les versements des autorités publiques, sans transfert possible des recettes vers un autre secteur d'activité de l'opérateur de service public.
6. Par «bénéfice raisonnable», on entend un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un État membre donné, et qui prend en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de service public du fait de l'intervention de l'autorité publique.
7. La méthode de compensation doit inciter au maintien ou au développement:
  - d'une gestion efficace par l'opérateur de service public, qui puisse être objectivement appréciée, et
  - de la fourniture de services de transport de voyageurs d'un niveau de qualité suffisant.

## EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

### I. INTRODUCTION

- La Commission a présenté, le 20 juillet 2005 <sup>(1)</sup>, une proposition révisée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, communément appelée «proposition relative aux obligations de service public». Avant cette proposition révisée, la Commission avait présenté deux autres propositions: la proposition initiale <sup>(2)</sup> le 27 juillet 2000, et une proposition modifiée <sup>(3)</sup> le 21 février 2002.
- Le 14 novembre 2001, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture sur la base de la proposition initiale de la Commission datant de juillet 2000 <sup>(4)</sup>. Ayant décidé de considérer la proposition présentée en juillet 2005 comme une version révisée de la proposition initiale de juillet 2000, le Parlement européen n'examinera la présente proposition qu'au stade de la deuxième lecture.
- Le Conseil, lors de sa session du 9 juin 2006, a dégagé un accord politique sur la proposition révisée, les délégations tchèque, grecque, luxembourgeoise et maltaise s'étant abstenues. Le 11 décembre 2006, le Conseil a adopté sa position commune.
- Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social européen <sup>(5)</sup> et du Comité des régions <sup>(6)</sup>.

### II. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

La première lecture du Parlement étant fondée sur la proposition initiale de la Commission datant de 2000 et la position commune du Conseil sur la proposition, sensiblement modifiée, présentée en 2005, le Conseil ne peut faire référence à tel ou tel amendement parlementaire dans son exposé des motifs. En guise de solution de rechange, le Conseil examinera la première lecture du Parlement de manière générale et eu égard aux éléments essentiels de la position commune.

### III. EXAMEN DE LA POSITION COMMUNE

#### 1. Observations générales

Le cadre législatif actuellement en vigueur en ce qui concerne les obligations de service public date de 1969 et a été modifié en dernier lieu en 1991 <sup>(7)</sup>. Le Conseil estime que, aujourd'hui, dans un marché européen des services publics de transport de voyageurs où les opérateurs ne sont plus exclusivement nationaux, régionaux ou locaux, un nouvel ensemble de règles est nécessaire. Ces règles doivent permettre de diminuer les distorsions de concurrence en établissant des conditions non discriminatoires entre les opérateurs, en améliorant la transparence et en assurant la sécurité juridique tant pour les opérateurs que pour les autorités concernés par le transport public de voyageurs. L'égalité des conditions qui en découlera favorisera le développement de services publics de transport de voyageurs sûrs, efficaces et de grande qualité.

Les propositions de la Commission de 2000 et de 2002 n'ont pas réuni la majorité nécessaire au Conseil, principalement en raison des divergences de vues considérables entre les États membres en ce qui concerne l'introduction d'une plus grande concurrence dans le secteur des transports publics de voyageurs. Par ailleurs, les États membres voulaient attendre le prononcé de l'arrêt dans l'affaire Altmark <sup>(8)</sup>, qui a trait à la manière dont les dispositions relatives aux aides d'État s'appliquent aux services publics en général et aux services publics de transport en particulier. Tant la Commission que les États membres ont dû faire preuve d'une approche plus pragmatique pour permettre l'élaboration d'une position commune du Conseil. La Commission a davantage mis l'accent sur la subsidiarité, ce qui lui a permis de présenter une proposition plus simple et plus souple que les précédentes, tandis que les États membres, après avoir expérimenté pendant plusieurs années différents modes d'organisation des transports publics, ont été mieux à même d'en constater les avantages et les inconvénients respectifs. Enfin, l'arrêt Altmark a clairement mis en lumière la nécessité de moderniser la législation communautaire relative aux transports publics de voyageurs.

<sup>(1)</sup> JO C 49 du 28.2.2006, p. 37.

<sup>(2)</sup> JO C 365 E du 19.12.2000, p. 169.

<sup>(3)</sup> JO C 151 E du 25.6.2002, p. 146.

<sup>(4)</sup> JO C 140 E du 13.6.2002, p. 164.

<sup>(5)</sup> JO C 195 du 18.8.2006, p. 20.

<sup>(6)</sup> JO C 192 du 16.8.2006, p. 1.

<sup>(7)</sup> Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 156 du 28.6.1969, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

<sup>(8)</sup> Arrêt du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00, Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Recueil 2003, p. I-7747).

Dans sa position commune, le Conseil 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.

## 2. Questions politiques clés

### 2.1 *Champ d'application*

Le Conseil définit le champ d'application du règlement comme couvrant 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 une compensation aux opérateurs en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. Compte tenu de l'évolution du marché européen des transports publics, le Conseil estime qu'il ne serait plus approprié de limiter le champ d'application aux transports locaux, comme le propose le Parlement.

Par ailleurs, contrairement aux propositions de 2000 et de 2002, qui incluaient de façon distincte les services publics de transport de voyageurs par voie navigable, la proposition présentée par la Commission en 2005 a été limitée aux transports par chemin de fer et par route, le règlement ne s'appliquant qu'aux services de transport par voie navigable faisant partie d'un réseau public de transport plus vaste. Aujourd'hui, le Conseil 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.

Dans sa position commune, le Conseil précise le type de contrats auxquels le règlement s'applique. Premièrement, il 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 <sup>(1)</sup> qui s'appliquent. En raison de cette liberté de choix administratif, le Conseil préfère l'approche de la Commission à la proposition du Parlement, selon laquelle le règlement devrait s'appliquer à tous les contrats de transport public de voyageurs. Deuxièmement, la position commune 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.

Enfin, afin que les autorités disposent d'une plus grande souplesse, le Conseil, dans sa position commune, les autorise à exclure du champ d'application du règlement 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.

### 2.2 *Attribution directe*

Le Conseil considère qu'un système laissant aux autorités compétentes la liberté de choisir entre une procédure d'appel d'offres et l'attribution directe constitue la meilleure garantie pour renforcer la qualité et l'efficacité des transports publics. Par conséquent, dans sa position commune, le Conseil maintient les quatre dérogations en vertu desquelles les autorités peuvent attribuer directement un contrat, comme l'a proposé la Commission, mais apporte plusieurs modifications en ce qui concerne les modalités précises de l'attribution.

<sup>(1)</sup> Directive 2004/18/CE relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (JO L 134 du 30.4.2004, p. 114) ou directive 2004/17/CE portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 134 du 30.4.2004, p. 1).

### 2.2.1 Opérateurs internes

Le Conseil accueille avec satisfaction la proposition de la Commission visant à autoriser les autorités compétentes qui choisissent de ne pas soumettre à un appel d'offres leurs services publics de transport à fournir elles-mêmes ces services ou à en confier directement l'exécution à un tiers sur lequel elles exercent un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services, ce qu'il est convenu d'appeler l'«opérateur interne». Comme le Parlement dans sa première lecture et la Commission dans sa proposition révisée, le Conseil estime que, afin d'éviter le risque de distorsion de concurrence, un opérateur interne ne devrait en principe pas participer à une procédure d'appel d'offres en dehors du domaine de compétence de l'autorité qui lui a accordé l'attribution directe.

Tout en appuyant la notion globale d'opérateur interne dans sa position commune, le Conseil ajoute plusieurs dispositions à la proposition de la Commission afin de tenir compte des particularités des systèmes de transport nationaux et locaux:

- compte tenu des compétences nationales concernant l'organisation des transports publics, les États membres conservent la faculté d'interdire aux autorités locales, par voie légale, d'avoir recours à la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public sur leur territoire,
- outre la définition d'«autorité compétente», la position commune souligne qu'une «autorité compétente au niveau local» vise à la fois une autorité individuelle et un groupement d'autorités offrant des services de transport interconnectés,
- la base servant à établir le «contrôle» exercé par l'autorité sur l'opérateur interne, telle que l'a proposée la Commission, a été conservée, mais il est précisé que la propriété de l'intégralité du capital par l'autorité publique n'est pas une condition obligatoire pour établir ce contrôle;
- la question d'une restriction territoriale applicable aux opérateurs internes a été précisée afin de ne pas devoir limiter les services publics de transport franchissant les frontières d'un territoire administratif, ce qui irait à l'encontre des intérêts des voyageurs,
- un opérateur interne dont le contrat qui lui a été attribué directement vient à expiration est autorisé à participer, si certaines conditions sont remplies, à des appels d'offres, de manière à pouvoir se préparer à exercer ses activités dans un environnement concurrentiel,
- en l'absence d'autorité compétente au niveau local, les autorités nationales peuvent conclure des contrats de service public avec un opérateur interne.

### 2.2.2 Contrats de moindre importance

Le Conseil laisse inchangés les plafonds en dessous desquels des contrats de service public peuvent être attribués directement, comme l'a proposé la Commission compte tenu de la première lecture du Parlement. Les autorités peuvent décider ne pas recourir à une procédure d'appel d'offres si la valeur annuelle moyenne du contrat est inférieure à 1 million EUR ou si le contrat a pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs. Par ailleurs, conformément à l'intérêt manifesté par le Parlement à l'égard des entreprises de petite taille, le Conseil introduit des plafonds supplémentaires pour les petites et moyennes entreprises n'exploitant pas plus de vingt véhicules. Dans ce cas, les attributions directes sont autorisées si la valeur annuelle moyenne du contrat est inférieure à 1,7 million EUR ou si le contrat a pour objet la fourniture de moins de 500 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs. Enfin, compte tenu des compétences nationales concernant l'organisation des transports publics, la position commune laisse aux États membres la possibilité d'interdire aux autorités compétentes sur leur territoire de recourir à la faculté de procéder à une attribution directe dans le cas de contrats de moindre importance.

### 2.2.3 Situations d'urgence

Le Conseil appuie la proposition de la Commission, qui s'est inspirée de la première lecture du Parlement, visant à attribuer directement un contrat en cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation. Toutefois, compte tenu du temps nécessaire pour organiser l'attribution de nouveaux contrats de service public, le Conseil a choisi d'autoriser l'adoption de mesures d'urgence pour une période de deux ans et non d'un an comme l'a proposé la Commission. Par ailleurs, afin de tenir compte des

usages, il est précisé, dans la position commune, 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. Dans ce dernier cas, l'opérateur de service public a le droit de former un recours.

#### 2.2.4 Chemin de fer lourd

Compte tenu de la situation particulière des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, le Conseil permet aux autorités d'attribuer directement des contrats de service public pour l'ensemble du chemin de fer lourd, sauf interdiction en vertu du droit national. Par ailleurs, en étendant la possibilité d'attribuer directement des contrats, que la proposition de la Commission prévoyait pour le chemin de fer régional et à longue distance, à l'ensemble du chemin de fer lourd, y compris le chemin de fer (sub)urbain et les réseaux intégrés, le Conseil permet d'éviter les difficultés qui pourraient apparaître si une distinction devait être faite entre le chemin de fer régional et à longue distance, d'une part, et le chemin de fer (sub)urbain, d'autre part. Pour ce qui est de l'extension de l'attribution directe à l'ensemble du chemin de fer lourd, la délégation suédoise, à laquelle s'est ralliée la délégation italienne, a fait une déclaration à inscrire au procès-verbal (annexe I) lorsque le Conseil TTE est parvenu à un accord politique le 9 juin 2006.

#### 2.3 Durée des contrats

En ce qui concerne la durée des contrats de service public pour les services d'autocar et d'autobus et pour les services de transport par chemin de fer ou d'autres modes ferroviaires, le Conseil concilie, d'une part, la nécessité de disposer d'une période d'amortissement acceptable d'un point de vue financier et, d'autre part, une durée de contrat attractive pour les nouveaux opérateurs. Pour ce qui est du chemin de fer et des autres modes de transport ferroviaire, le Conseil a maintenu la durée de quinze ans proposée. En ce qui concerne les services d'autocar et d'autobus, le Conseil a allongé la durée de contrat proposée par la Commission de huit à dix ans. Le Conseil suit ainsi la proposition de la Commission telle qu'amendée à la lumière de la première lecture au Parlement, excepté pour la durée de contrat supplémentaire de deux ans prévue pour les transports par autobus. Afin de contrebalancer l'extension de l'attribution directe à l'ensemble du chemin de fer lourd, la durée initiale des contrats portant sur ce mode de transport attribués directement ne peut pas dépasser dix ans.

Par ailleurs, le Conseil a maintenu, moyennant certaines modifications, la proposition de la Commission visant à autoriser l'allongement de moitié au maximum de la durée des contrats de service public lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'investissement. En outre, le Conseil autorise une prorogation de 50 % de la durée des contrats dans les régions ultrapériphériques si les coûts découlant de la situation géographique particulière le justifient.

Enfin, dans des cas exceptionnels, la position commune permet même de proroger la durée d'un contrat de plus de 50 %. Une telle prorogation doit être justifiée par l'amortissement du capital lié à un investissement exceptionnel dans des infrastructures, du matériel roulant ou des véhicules. Par ailleurs, le contrat de service public doit être passé à la suite d'une procédure d'appel d'offres équitable et l'autorité autorisant la prorogation doit transmettre à la Commission le contrat et les éléments justifiant sa durée plus longue dans l'année qui suit sa conclusion.

#### 2.4 Normes sociales et qualité du service

Contrairement aux propositions de 2000 et de 2002, la proposition révisée que la Commission a présentée en 2005 laisse aux autorités, conformément au principe de subsidiarité, le soin de définir les critères sociaux et de qualité applicables aux services publics de transport de voyageurs. Le Conseil souscrit à cette approche.

Le Conseil 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. Estimant que cette question relève de la subsidiarité, 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, afin d'améliorer la transparence, le Conseil intègre dans sa position commune l'obligation selon laquelle, 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.

En vue de simplifier le règlement et de respecter le principe de subsidiarité, dans sa proposition révisée, la Commission a choisi de ne pas établir une liste de critères de qualité que les autorités devraient utiliser au moment de l'attribution des contrats de service public. Dans sa position commune, le Conseil suit le raisonnement de la Commission selon lequel la responsabilité de la définition des critères de qualité devrait continuer à incomber aux autorités. Néanmoins, par souci d'une plus grande transparence, le Conseil introduit l'obligation, pour les autorités, lorsque des normes de qualité sont imposées, de les faire figurer dans leurs documents d'appel à la concurrence et leurs contrats de service public.

## 2.5 Transparence

En vue d'accroître la transparence, le Conseil accueille avec satisfaction la proposition de la Commission obligeant une autorité compétente à conclure un contrat de service public lorsque des droits exclusifs et/ou une compensation sont octroyés en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public. Par ailleurs, la transparence concernant l'attribution et le contenu des contrats de service public est essentielle si l'on veut éviter le risque de distorsion de concurrence, en particulier si le contrat est attribué directement. À plusieurs reprises dans sa première lecture, le Parlement a reconnu l'importance d'améliorer la transparence dans le secteur des transports publics de voyageurs.

En vue de renforcer encore la transparence dans le secteur des transports publics et de contrebalancer la mesure consistant à étendre la possibilité de l'attribution directe à l'ensemble du chemin de fer lourd, le Conseil introduit dans sa position commune les mesures ci-après:

- 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. La délégation tchèque a indiqué, lors du Conseil TTE du 9 juin 2006, qu'elle rejetait cette disposition et a demandé l'inscription au procès-verbal de la déclaration qui figure à l'annexe 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.

Tout en appuyant les propositions de la Commission relatives à la publicité, le Conseil introduit plusieurs modifications afin d'améliorer leur application concrète et de diminuer la bureaucratie:

- les autorités sont tenues de présenter un rapport global sur leurs contrats de services publics plutôt qu'un rapport détaillé comme l'a proposé la Commission,
- les autorités doivent annoncer au Journal officiel l'attribution d'un contrat de service public au moins un an à l'avance. Cette obligation ne s'applique pas aux contrats de moindre importance,
- les autorités sont tenues de publier un rectificatif en cas de modification des informations communiquées sur l'attribution d'un contrat de service public,
- l'annonce préalable ne s'applique pas aux mesures d'urgence,
- le délai initial dans lequel les États membres doivent communiquer à la Commission les informations nécessaires pour déterminer si les compensations attribuées sont compatibles avec le règlement a été allongé et passe de vingt jours ouvrables, comme le proposait la Commission, à trois mois.

## 2.6 Transition

Afin que les autorités et les opérateurs disposent de suffisamment de temps pour s'adapter au nouveau cadre législatif, le Conseil apporte plusieurs modifications aux dispositions transitoires proposées par la Commission. Premièrement, le règlement entre en vigueur trois ans après sa publication. Dans un délai de douze ans à dater de l'entrée en vigueur, les contrats de services publics de transport par chemin de fer et par route doivent être attribués conformément aux dispositions du règlement. Deuxièmement, le Conseil remplace la distinction faite dans la proposition de la Commission entre une période de transition pour les transports par route, d'une part, et pour les transports par chemin de fer, d'autre part, par un régime de transition unique. Compte tenu de l'extension de la possibilité d'attribuer directement des contrats au secteur du chemin de fer lourd, le Conseil estime qu'il n'est plus justifié de prévoir une période de transition pour les transports publics par chemin de fer plus longue que pour les transports publics par route. Troisièmement, au lieu d'une période de transition en deux étapes, le Conseil opte pour une approche graduelle qui permet aux autorités de déterminer elles-mêmes, dans une certaine mesure, la manière de gérer la transition vers le nouvel ensemble de règles concernant l'attribution des contrats. Dans un délai de six mois à compter de la fin de la première moitié de la période de transition, les États membres doivent fournir à la Commission un rapport d'avancement. Sur la base de ces rapports, la Commission évaluera si des mesures complémentaires sont nécessaires pour éviter des perturbations dans la fourniture des services de transport public.

Pour ce qui est des contrats qui ont été conclus avant l'entrée en vigueur du règlement, la position commune prévoit un régime de transition qui correspond dans une très large mesure aux propositions faites par le Parlement dans sa première lecture. Le Conseil cherche à concilier, d'une part, le respect du principe «*pacta sunt servanda*» et, d'autre part, le souci d'éviter une fermeture des marchés pendant une trop longue période. Une distinction est faite entre:

- les contrats attribués sur la base d'une procédure d'appel d'offres équitable et les contrats attribués sur la base d'une autre procédure,
- les contrats attribués avant le 26 juillet 2000 — date à laquelle la Commission a présenté sa proposition initiale sur les obligations de service public — et les contrats attribués après cette date.

Le Conseil propose des dispositions concernant l'expiration propres à chacune des quatre catégories de contrats recensées. Dans des cas exceptionnels, lorsque la résiliation d'un contrat de service public aurait des conséquences juridiques ou économiques excessives, la position commune du Conseil prévoit que le contrat peut demeurer en vigueur jusqu'à son expiration, à condition que la Commission ait donné son autorisation.

Dans sa position commune, le Conseil maintient la disposition de la proposition de la Commission selon laquelle, durant la seconde moitié de la période de transition, les opérateurs qui ne peuvent pas apporter la preuve que la valeur des services de transports publics pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif octroyés conformément au règlement représente au moins la moitié de la valeur de l'ensemble des services de transports publics pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif peuvent se voir refuser par les autorités le droit de participer aux procédures d'appel d'offres que celles-ci organisent. Le Conseil ajoute à cette disposition que les autorités ne peuvent pas empêcher les opérateurs assurant les services qui doivent faire l'objet de l'appel d'offres de participer à la procédure d'appel d'offres. Après d'intenses discussions, le Conseil a décidé de ne pas reprendre à son compte une clause autorisant les autorités à exclure de la participation à une procédure d'appel d'offres les opérateurs ayant reçu tout ou partie de leurs contrats par attribution directe. Le Conseil estime qu'une telle clause de réciprocité n'est pas appropriée compte tenu de la jurisprudence de la Cour de justice. Celle-ci définit en effet des conditions strictes pour l'application des clauses de réciprocité, ne les jugeant acceptables que dans le cadre d'une libéralisation progressive et à condition qu'elles aient un caractère transitoire et limité dans le temps.

## 2.7 Autres questions importantes

D'autres questions importantes ont été incorporées dans la position commune du Conseil:

- le Conseil suit la proposition de la Commission qui consiste à ne pas établir de règles spécifiques concernant la sous-traitance pour ce qui est du secteur des transports publics terrestres. Néanmoins, le Conseil cherche à renforcer la transparence en intégrant dans sa 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. Par ailleurs, le contrat doit fixer les conditions appliquées à la sous-traitance, conformément au droit national et au droit communautaire,

- la Commission a proposé d'abroger complètement le règlement (CEE) n° 1191/69 et le règlement (CEE) n° 1107/70. Certaines dispositions de ces deux règlements étant toujours appliquées, la position commune du Conseil prévoit d'abroger progressivement le règlement (CEE) n° 1191/69 et d'inclure des dispositions spécifiques du règlement (CEE) n° 1107/70 dans le nouveau règlement sur les obligations de service public,
- le Conseil adapte dans sa position commune 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, en particulier, une évaluation de l'évolution de la qualité des services publics de transport de voyageurs et des effets des attributions directes,
- le Conseil apporte certaines modifications à l'annexe du projet de règlement en vue d'améliorer le calcul des compensations accordées dans le cas de contrats attribués directement afin de faciliter son application pratique.

#### IV. CONCLUSION

Alors qu'il n'avait pas été mesuré de trouver un accord sur les propositions présentées par la Commission en 2000 et en 2002 sur les obligations de service public, le Conseil est parvenu à dégager une position commune sur la base de la proposition que la Commission a présentée en 2005. La Commission a élaboré cette proposition révisée à la lumière de la première lecture de sa proposition initiale, datant de 2000, par le Parlement en vue de concilier les positions des trois institutions. La position commune suivant dans ses grandes lignes l'approche exposée dans la proposition révisée, le Conseil estime qu'elle constitue une bonne base pour les discussions en deuxième lecture avec le Parlement.

---

## ANNEXE I

**DÉCLARATION DE LA SUÈDE, À LAQUELLE S'EST ASSOCIÉE L'ITALIE, À INSCRIRE AU PROCÈS-VERBAL  
DU CONSEIL DU 9 JUIN 2006****Concernant le point 9: Proposition révisée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux services  
publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route**

## ACCORD POLITIQUE

Alors qu'un accord politique a été dégagé sur une position commune concernant le règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, la Suède souhaite faire valoir la position suivante:

1. Comme convenu par le Conseil lors de sa session du 5 décembre 2005, ce règlement vise principalement à instaurer un cadre juridique en matière d'octroi de droits à compensation pour les contrats de service public, et non à ouvrir le marché des services ferroviaires. C'est pour cette raison que l'option consistant à permettre l'attribution directe de contrats concernant les services ferroviaires a été retenue dans ce règlement.
2. La décision prise par le Conseil d'autoriser la poursuite de l'attribution directe de contrats concernant les services ferroviaires de voyageurs n'empêche pas la Commission d'user de son droit d'initiative en formulant ultérieurement toute proposition législative relative à l'ouverture des marchés nationaux de transport ferroviaire de voyageurs, qui sera alors examinée par le Parlement européen et le Conseil.
3. Toute nouvelle proposition relative à l'ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs exigera une mûre réflexion quant au fait de savoir s'il convient de se fonder sur un libre accès de tous les opérateurs au réseau ferroviaire ou sur des appels d'offre concernant des contrats de service public et l'octroi de droits exclusifs, ou sur ces deux approches.
4. En l'absence de législation harmonisée sur l'ouverture des marchés nationaux de transport ferroviaire de voyageurs, la Suède considère que les États membres restent libres d'appliquer des mesures de réciprocité pour autant qu'elles soient conformes au droit communautaire.

## ANNEXE II

**DÉCLARATION DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE À INSCRIRE AU PROCÈS VERBAL DU CONSEIL DU  
9 JUIN 2006****Concernant le point 9: Proposition révisée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux services  
publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route**

## ACCORD POLITIQUE

La République tchèque est pleinement consciente que l'un des principaux objectifs de la proposition de règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route est d'assurer une transparence optimale en matière d'octroi de contrats de service public. À cet égard, la République tchèque ne voit aucune objection à ce que l'autorité compétente soit tenue d'informer toute partie intéressée qui en ferait la demande de toute décision de sa part ayant entraîné l'attribution directe d'un contrat de service public, ni à ce que l'autorité compétente doive apporter la preuve qu'elle a agi conformément aux articles pertinents du règlement, notamment en fixant des niveaux de compensation conformes aux règles énoncées dans l'annexe du règlement. Toutefois, la République tchèque n'est pas en mesure de marquer son accord sur la formulation actuelle de l'article 7, paragraphe 4, de la proposition (voir document 9840/06), étant donné qu'elle estime que ce texte diminue la sécurité juridique des différentes parties concernées par l'attribution directe. La République tchèque est surtout préoccupée par le fait qu'une partie qui s'estimerait lésée pourrait contester une décision motivée afin d'imposer une comparaison entre le contrat attribué directement et sa propre offre concurrente. Dans certains cas, cela pourrait avoir pour effet d'empêcher qu'un contrat de service public soit attribué directement; la République tchèque estime que cela est totalement inacceptable.

En raison de cette réserve, la République tchèque n'est pas en mesure de souscrire à l'accord politique concernant cette proposition au sein du Conseil et s'abstient dès lors de voter.

---