



Bruxelles, le 1^{er} octobre 2015
(OR. en)

12243/15

Dossiers interinstitutionnels:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
N° doc. Cion:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Objet:	Quatrième paquet ferroviaire: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire 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 - Orientation générale

I. Introduction

Le 30 janvier 2013, la Commission a présenté le quatrième paquet ferroviaire, qui comprend six propositions législatives visant à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen, contribuant ainsi à accroître la part modale du rail dans le transport intra-UE.

Plus précisément, le principal objectif de cet ensemble de mesures législatives consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques, renforçant ainsi les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité.

Cet ensemble de mesures se compose de deux volets: un volet "technique" et un volet "marché".

Un accord sur le volet technique est intervenu avec le Parlement européen en juin 2015. En ce qui concerne le volet "marché", deux propositions de la Commission sont en cours d'examen au Conseil: la proposition de directive modifiant la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (la "directive sur la gouvernance") et la proposition de 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 "règlement sur les obligations de service public").

II. Travaux au sein des instances du Conseil

En juillet 2014, le groupe "Transports terrestres" a commencé l'examen des trois propositions de la Commission relatives au volet "marché". Sous la présidence italienne, un débat d'orientation a eu lieu et un rapport d'avancement a été adopté. Pendant la présidence lettone, un nouveau débat d'orientation a eu lieu et un deuxième rapport d'avancement a été adopté.

En juillet 2015, la présidence luxembourgeoise a présenté au groupe ses propositions de compromis concernant la directive sur la gouvernance et le règlement sur les obligations de service public. Celles-ci ont été examinées lors des réunions que le groupe a tenues les 9, 16 et 23 juillet, ainsi que les 8, 10, 16, 17 et 22 septembre.

Le 30 septembre, les propositions révisées de compromis de la présidence ont été examinées par le Coreper. La plupart des questions en suspens ont été résolues au cours de cette réunion. Il reste cependant deux questions à régler. La présidence a pris note des observations des délégations et propose des textes révisés que les ministres devront examiner.

Les modifications apportées aux annexes du rapport adressé au Coreper sont signalées par des caractères **gras soulignés** et les suppressions par [...].

Toutes les délégations ont émis une réserve d'examen sur ces modifications. UK maintient également une réserve d'examen parlementaire.

III. Questions en suspens

La présidence a pris note des observations sur les deux textes que plusieurs États membres ont formulées au Coreper au sujet des périodes transitoires. La présidence estime que son compromis sur cette question est équilibré, puisque certains États membres souhaitent des périodes transitoires plus longues tandis que d'autres voudraient les raccourcir. Il est fort probable que cette question sera quoi qu'il en soit discutée pendant les négociations avec le Parlement européen.

À la suite des débats qui ont eu lieu lors de la réunion du Coreper, la présidence estime que les deux points ci-dessous doivent être tranchés par les ministres afin de parvenir à une orientation générale sur ces deux dossiers.

Directive sur la gouvernance

Compatibilité entre la directive sur la gouvernance et le règlement sur les obligations de service public - article 10, paragraphe 2

Au Coreper, une délégation a proposé un texte visant à assurer la sécurité juridique au cas où des dispositions viendraient à se contredire entre la directive sur la gouvernance et le règlement sur les obligations de service public pour ce qui est du principe du libre accès à l'infrastructure ferroviaire. Cette proposition a recueilli le soutien de plusieurs autres délégations. D'autres délégations s'en sont en revanche vivement inquiétées car elles craignent que cette proposition fausse les conditions de concurrence, ce qui saperait l'équilibre entre les deux actes législatifs en question.

À la suite de ces discussions, la présidence a présenté des propositions de compromis afin d'apaiser les craintes formulées par les délégations qui s'étaient exprimées au Coreper. Une modification a été apportée à l'article 10, paragraphe 2, de la directive sur la gouvernance et un considérant correspondant a été clarifié en conséquence. Ces modifications apparaissent dans le texte figurant à l'annexe I.

Règlement sur les obligations de service public

Dérogation temporaire dans des circonstances exceptionnelles - article 5, paragraphe 3 bis

Au Coreper, une délégation a suggéré d'apporter des modifications à l'article 5, paragraphe 3 *bis*, du texte de la présidence. Cette disposition introduit une dérogation temporaire, limitée à sept ans, qui vise à tenir compte des États membres qui attribuent normalement les contrats à la suite d'un appel d'offres mais qui veulent avoir la possibilité, dans des circonstances exceptionnelles, d'attribuer directement de nouveaux contrats de service public. Ces circonstances exceptionnelles sont énumérées dans la disposition en question.

Certaines des modifications suggérées par cette délégation ont été intégrées dans la proposition de texte de la présidence qui figure à l'annexe II, qui a aussi été présentée au Coreper.

IV. Conclusion

Le Conseil est invité à examiner les textes qui figurent dans les annexes du présent rapport, à régler les dernières questions en suspens et à adopter une orientation générale sur les deux textes lors de sa session du 8 octobre 2015.

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant
la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne
l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer
et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire**

Article premier

La directive 2012/34/UE est modifiée comme suit:

-1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 et 13, et du chapitre IV:";

a bis) Un nouveau paragraphe 3 bis est inséré:

"3 bis. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies et 8:

les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 km, utilisées pour le trafic de fret entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'expéditions situés sur ces lignes, à condition que ces lignes soient gérées par des entités autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure et a) qu'elles soient utilisées par un seul opérateur de fret ou b) que les fonctions essentielles soient exercées par une entité qui ne soit contrôlée par aucune entreprise ferroviaire. Dans les cas où il n'y a qu'un seul opérateur de fret, les États membres peuvent également l'exempter de l'application du chapitre IV jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité. Cette disposition peut également être appliquée lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de voyageurs. Les États membres informent la Commission de leur intention d'exclure ces lignes du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies et 8.";

a *ter*) Un nouveau paragraphe 3 *ter* est inséré:

"3 *ter*. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* et 7 *quinquies*:

les réseaux régionaux à faible trafic gérés par une entité autre que le principal gestionnaire de l'infrastructure et utilisés pour l'exploitation de services régionaux de transport de voyageurs fournis par une seule entreprise ferroviaire autre que l'entreprise ferroviaire historique de l'État membre, jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau pour des services de transport de voyageurs et à condition que l'entreprise soit indépendante de toute entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de fret. Cette disposition peut également être appliquée lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de fret. Les États membres informent la Commission de leur intention d'exclure ces lignes du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* et 7 *quinquies*.";

b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 8, paragraphe 3, les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire, et du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *quater* et du chapitre IV les infrastructures ferroviaires locales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire. Les États membres notifient à la Commission leur intention d'exclure ce type d'infrastructures ferroviaires. Conformément à la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2, la Commission décide si l'infrastructure ferroviaire en question peut être considérée comme étant dépourvue d'importance stratégique, compte tenu de la longueur des lignes ferroviaires concernées, de leur degré d'utilisation et du volume du trafic qui pourrait être affecté.";

b *bis*) Un nouveau paragraphe 8 *bis* est inséré:

"8 *bis*. Pendant une période de dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres peuvent exclure du champ d'application de ses chapitres II et IV, à l'exception des articles 10, 13 et 56, les lignes ferroviaires isolées d'une longueur inférieure à 500 km ayant un écartement des voies différent de celui du principal réseau national, qui sont reliées à un pays tiers où la législation ferroviaire de l'UE n'est pas applicable et qui sont gérées par un gestionnaire de l'infrastructure différent de celui du principal réseau national. Les entreprises ferroviaires exerçant leur activité exclusivement sur de telles lignes peuvent être exemptées de l'application du chapitre II.

L'exemption peut être renouvelée pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de l'exemption, un État membre qui a l'intention de renouveler l'exemption en informe la Commission. La Commission examine si les conditions requises pour bénéficier d'une exemption, visées à l'alinéa précédent, sont toujours réunies. Si ces conditions ne sont pas réunies, la Commission adopte une décision mettant fin à l'exemption, conformément à la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.";

c) Le paragraphe 12 suivant est ajouté:

"12. Lorsque, dans le cadre d'un partenariat public-privé existant conclu avant le 16 juin 2015, la partie privée à ce partenariat est également une entreprise ferroviaire chargée de fournir des services de transport ferroviaire de voyageurs sur l'infrastructure, les États membres peuvent continuer à exempter cette partie privée de l'application des articles 7, 7 *bis* et 7 *quinquies* et limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs en ce qui concerne les services exploités par des entreprises ferroviaires sur la même infrastructure comme pour les services de transport de voyageurs fournis par la partie privée dans le cadre du partenariat public-privé.";

d) Le paragraphe 13 suivant est ajouté:

"13. Les gestionnaires privés de l'infrastructure qui font partie d'un partenariat public-privé conclu avant le [date d'entrée en vigueur de la directive] et qui ne reçoivent pas de fonds publics sont exclus de l'application de l'article 7 *quinquies*, pour autant que les prêts et les garanties financières gérés par le gestionnaire de l'infrastructure ne bénéficient ni directement ni indirectement à des entreprises ferroviaires spécifiques."

1) L'article 3 est modifié comme suit:

a) Le point 2) est remplacé par le texte suivant¹.

2) "gestionnaire de l'infrastructure", toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau, et de participer à son développement selon le mandat établi par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure;

2 *bis*) "développement de l'infrastructure ferroviaire", la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure;

2 *bis bis*) "exploitation de l'infrastructure ferroviaire", la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure²;

2 *ter*) "entretien de l'infrastructure ferroviaire", les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante;

¹ Un considérant pourrait être inséré afin de préciser que l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire est possible sous la forme de structures séparées, d'entreprises verticalement intégrées ou d'entreprises verticalement intégrées en combinaison avec une externalisation.

² Un considérant pourrait être inséré afin de préciser que l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire comprend le contrôle, la commande et la signalisation. Un considérant sera inséré pour préciser que, dans ce contexte, il conviendrait de veiller à ce que l'infrastructure soit adaptée à son utilisation prévue.

2 *quater*) "renouvellement de l'infrastructure ferroviaire", les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale;

2 *quinquies*) "modernisation de l'infrastructure ferroviaire", les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent [...] sa performance globale;

2 *sexies*) "fonctions essentielles" de la gestion de l'infrastructure, la prise de décision concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités établis par les États membres en application des articles 29 et 39;";

b) Les points suivants sont ajoutés:

"31) "entreprise verticalement intégrée", une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil:

- un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure ou

- un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure ou

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

Par "entreprise verticalement intégrée", on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive³;

32) "partenariat public-privé", un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre⁴, en vertu duquel lesdites entreprises construisent en tout ou en partie et/ou financent l'infrastructure ferroviaire et/ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 2) pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale;

33) "conseil d'administration", l'organe **supérieur** d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion;

33 bis) "conseil de surveillance", l'organe **le plus élevé** d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise."

2) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"Aux fins du présent article, les États membres qui appliquent l'article 7 bis, paragraphe 3, exigent de l'entreprise qu'elle soit organisée en divisions distinctes qui n'ont pas une personnalité juridique distincte au sein d'une même entreprise."

³ La notion d'indépendance totale aux fins de cette définition pourrait être précisée dans un considérant. La notion d'"entité intermédiaire" ne doit pas être comprise comme étant un ministère.

⁴ Un considérant pourrait préciser qu'il appartient à l'État membre de déterminer quelle entité est le principal gestionnaire de l'infrastructure.

3) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

"Article 7

Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et qu'il soit chargé du développement de l'infrastructure ferroviaire sur ce réseau, conformément à la législation nationale.
2. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'une entité qui est juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire et, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise.
3. Les États membres veillent à ce qu'une même personne ne puisse pas être employée en même temps:
 - en tant que membre du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et d'une entreprise ferroviaire,
 - en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire,
 - lorsqu'il existe un conseil de surveillance de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et d'une entreprise ferroviaire.
4. Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent aucun avantage financier d'entreprises ferroviaires ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières [...]. Ils peuvent néanmoins se voir offrir des incitants liés à la performance globale du système ferroviaire.

5. Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure.

6. Les dispositions du paragraphe 1 sont sans préjudice des droits décisionnels des États membres en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences des États membres en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 8, 29 et 39."

4) Les articles 7 *bis* à 7 *octies* suivants sont insérés:

"Article 7 *bis*

Indépendance des fonctions essentielles

1. Les États membres garantissent l'indépendance organisationnelle et décisionnelle du gestionnaire de l'infrastructure, dans les limites définies à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 29 et 39, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, les États membres veillent en particulier à ce que:

- une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce pas une influence décisive sur le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles, sans préjudice du rôle des États membres pour ce qui est de la détermination du cadre de tarification et du cadre de répartition des capacités et des règles spécifiques en matière de tarification conformément aux articles 29 et 39;
- une entreprise ferroviaire n'ait aucune influence décisive sur les nominations et les licenciements des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles⁵;
- la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

⁵ Un considérant pourrait être inséré afin de préciser que les procédures de réclamation sont également visées.

3. Les États membres peuvent décider que la tarification de l'infrastructure et la répartition des sillons sont assurées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants de toute entreprise ferroviaire quant à leur forme juridique, leur organisation et leur processus de prise de décision. Dans ce cas, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'article 7, paragraphe 2, et de l'article 7, paragraphe 3, troisième tiret⁶. L'article 7, paragraphe 3, premier tiret, et l'article 7, paragraphe 4, s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de divisions chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

4. Les dispositions de la présente directive qui se réfèrent aux fonctions essentielles d'un gestionnaire de l'infrastructure s'appliquent à l'organisme de tarification et/ou à l'organisme de répartition indépendants.

Article 7 *ter*

Impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien

1. Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire.

2. En ce qui concerne la gestion du trafic, les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires aient un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un plus grand accès au processus de gestion du trafic, il procède de la sorte pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

3. En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et tient compte dans toute la mesure possible des préoccupations exprimées.

⁶ Il conviendrait d'insérer un considérant pour expliquer comment les dispositions concernées de la directive sont appliquées, mutatis mutandis, aux entreprises verticalement intégrées lorsque le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires n'ont pas de personnalité juridique distincte mais sont organisées en divisions distinctes au sein d'une même entreprise.

Article 7 *quater*

Externalisation et partage des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure⁷

1. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne se présente et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut:

- a) externaliser des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire et qu'elle ne soit pas non plus contrôlée par une entreprise ferroviaire;
- b) externaliser l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant [...] le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de contrôle sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, paragraphe 2, et assume la responsabilité ultime à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 7, 7 *bis*, 7 *ter* et 7 *quinquies*.

2. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé à condition qu'elles respectent toutes les exigences de l'article 7, paragraphes 2 à 6, des articles 7 *bis*, 7 *ter* et 7 *quinquies*, et qu'elles assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

⁷ Un considérant pourrait être inséré afin de préciser que, selon la législation nationale, il est possible que l'externalisation des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure soit autorisée par un acte législatif.

2 *bis*. Lorsque des fonctions essentielles ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier l'article 8, soit garanti.

3. Sous réserve du contrôle effectué par l'organisme compétent indépendant désigné par les États membres, un gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

Cet organisme contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Article 7 *quinquies*⁸

Transparence financière

En plus de l'article 6, les dispositions ci-après s'appliquent.

- a) Dans le respect des procédures nationales applicables dans chaque État membre, les recettes provenant des activités de gestion de l'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts, et pour verser des dividendes aux propriétaires [...] de l'entreprise⁹, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés¹⁰.
- b) Les gestionnaires de l'infrastructure n'accordent pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.
- bb) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt aux gestionnaires de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.
- c) Des prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.
- cc) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant [la date d'entrée en vigueur de la présente directive] subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et le service des intérêts assuré.

⁸ Un considérant pourrait être inséré pour préciser que les dispositions de l'article 31 n'empêchent pas un État membre de prévoir que les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et versées au gestionnaire de l'infrastructure transitent par les comptes de l'État.

⁹ Un considérant pourrait être inséré pour préciser que les propriétaires de l'entreprise comprennent l'État et tout actionnaire privé, à l'exclusion du holding.

¹⁰ Un considérant pourrait être inséré pour préciser que le gestionnaire de l'infrastructure devrait avoir la possibilité de verser ces recettes et dividendes soit directement soit via une autre entité au sein de l'entreprise.

- d) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base d'un marché et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.
- dd) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué via l'entreprise visée à l'article 3, point 31, premier tiret, ou via une autre entité au sein de l'entreprise.
- de) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect de ces dispositions et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.
- f) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

Lorsque des fonctions essentielles sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 7 bis, paragraphe 3, et que les États membres n'appliquent pas l'article 7, paragraphe 2, les dispositions du présent article s'appliquent *mutatis mutandis*. Les références faites à l'article 7 quinquies à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées à l'article 7 quinquies est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Article 7 *sexies*

Mécanismes de coordination

Le cas échéant, les États membres veillent à ce que des mécanismes de coordination appropriés soient mis en place entre leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises ferroviaires et candidats intéressés, visés à l'article 8, paragraphe 3. Des représentants des usagers et des autorités locales/régionales peuvent être invités à participer. La coordination porte entre autres sur:

- a) les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure;
- b) la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 30 et des mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, ainsi que leur mise en œuvre;
- c) la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau visé à l'article 27;
- d) les questions d'intermodalité et d'interopérabilité;
- e) toute autre question en rapport avec les conditions d'accès et d'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Article 7 *septies*

Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure¹¹

1. Les États membres veillent à ce que leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau qui se réunit à intervalles réguliers pour:
 - a) développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union,
 - b) assurer une mise en œuvre rapide et efficace de l'espace ferroviaire unique européen,
 - c) échanger les meilleures pratiques,
 - d) contrôler les performances, et
 - e) contribuer aux activités de surveillance du marché visées à l'article 15.
2. La Commission est membre du réseau et en appuie les travaux."

¹¹ Un considérant pourrait être inséré pour préciser qu'une base juridique sera donnée aux structures existantes.

- 5) L'article 10 est modifié comme suit:
- a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. **Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007**, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation [...] de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2."¹²;

¹² Un considérant pourrait être inséré pour préciser que cette disposition consacrant le principe du libre accès à l'infrastructure ferroviaire pour la fourniture de services nationaux de transport de voyageurs ne porte pas atteinte aux prérogatives qui sont celles des autorités compétentes lorsqu'elles prennent une décision sur les entreprises qui entrent en ligne de compte pour l'attribution directe de contrats en application du règlement sur les obligations de service public: "Le droit des entreprises ferroviaires à se voir accorder l'accès à l'infrastructure n'affecte pas la possibilité qu'a une autorité compétente d'octroyer des droits exclusifs conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 ou d'attribuer directement un contrat de service public aux conditions prévues à l'article 5 dudit règlement. L'existence d'un contrat de service public de ce type ne devrait pas autoriser un État membre à interdire à d'autres entreprises ferroviaires d'avoir accès à l'infrastructure ferroviaire concernée pour la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs, à moins que ces services ne risquent de compromettre l'équilibre économique du contrat en application du règlement sur les obligations de service public."

- b) Un nouveau paragraphe 1 *bis* est inséré:

"1 *bis* Sans préjudice des obligations internationales de l'Union et des États membres, les États membres qui ont une frontière avec un pays tiers peuvent limiter le droit d'accès prévu à l'article 10 pour les services exploités en provenance ou à destination de ce pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'UE, si des distorsions de concurrence surviennent dans les transports ferroviaires transfrontaliers entre des États membres et ce pays. De telles distorsions peuvent résulter, entre autres, de l'absence d'accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services connexes du pays tiers concerné.

Lorsque, conformément au présent paragraphe, un État membre entend adopter une décision visant à limiter le droit d'accès, il soumet le projet de décision à la Commission européenne et consulte les autres États membres en conséquence.

Si, dans un délai de trois mois, ni la Commission ni un État membre ne formule d'objections, l'État membre peut adopter la décision.

La Commission peut adopter des mesures d'exécution détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.";

13

- c) Les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.

¹³ Un considérant pourrait être inséré pour préciser que les États membres peuvent décider que les conditions d'octroi du droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs comprennent des conditions rendant possible un système de services de transport de voyageurs dans le cadre d'un plan horaire intégré.

6) L'article 11 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit compromet l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.";

b) Au paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle concernés visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. Ils statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai d'un mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de l'article 38, paragraphe 4:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- c) le gestionnaire de l'infrastructure;
- d) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.";

c) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des parties suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Dans le cas où l'organisme de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 38, paragraphe 4, compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2, soient remplies.";

- d) Au paragraphe 4, une deuxième phrase libellée comme suit est ajoutée:

"La Commission adopte des mesures comparables, au plus tard [36 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], en ce qui concerne les services nationaux de transport de voyageurs.";

e) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Les États membres peuvent également limiter le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du même État membre lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015, lorsque l'opérateur de service public ne reçoit aucune compensation pour exploiter ces services. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la période la plus courte étant retenue."¹⁴.

7) L'article 13 *bis* suivant est inséré:

"Article 13 *bis*

Systèmes communs d'information et de billetterie intégrée

1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007¹⁵ et de la directive 2010/40/UE¹⁶, les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.

2. Les États membres imposent aux entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs l'obligation de mettre en place des plans d'urgence et de veiller à ce que ces plans soient correctement coordonnés afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007, en cas de perturbation majeure des services."

¹⁴ Ce point devrait également être correctement reflété dans le texte relatif aux obligations de service public, entre autres dans un souci de cohérence entre les délais prévus dans les textes sur la gouvernance et sur les obligations de service public.

¹⁵ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

¹⁶ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

8) À l'article 38, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 11, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au plus tard 18 mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informées sans retard et au plus tard dans un délai de dix jours."

9) À l'article 63, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Pour le 31 décembre 2024, la Commission évalue l'impact de la présente directive sur le secteur ferroviaire et présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre.

À la même date, la Commission évalue s'il subsiste des pratiques discriminatoires ou d'autres types de distorsions de concurrence par rapport aux gestionnaires de l'infrastructure faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée. Elle propose, le cas échéant, de nouvelles mesures législatives."

- 10) À l'article 56, paragraphe 1, les points h), i) et j) suivants sont ajoutés:
- h) la gestion du trafic;
 - i) la planification de l'entretien et du renouvellement;
 - j) le respect des exigences énoncées à l'article 2, paragraphe 13, ainsi qu'aux articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater et 7 quinquies."

11) À l'article 56, paragraphes 2 et 9, la référence au point "g)" est remplacée par une référence au point "j)".

12) À l'article 56, le paragraphe 12 est modifié comme suit:

"Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 7 quinquies, l'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. L'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels qu'ils sont visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 13, la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

Les flux financiers visés à l'article 7 quinquies, point a), les prêts visés à l'article 7 quinquies, points c) et cc), et les dettes visées à l'article 7 quinquies, point dd), sont soumis à la surveillance de l'organisme de contrôle.

Lorsqu'un État membre a désigné l'organisme de contrôle qui correspond à l'organisme compétent indépendant visé à l'article 7 quater, paragraphe 3, cet organisme de contrôle évalue les accords de coopération visés audit article."

13) À l'article 32, le paragraphe 4 est modifié comme suit:

"Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE de la Commission peuvent être différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucune **majoration** du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres peuvent décider que cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la décision 2009/561/CE sur lesquelles ne peuvent circuler que des trains équipés du système ETCS.

Les États membres peuvent décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la décision 2009/561/CE."

14) À l'article 57, le paragraphe 10 suivant est ajouté:

"10. Pour les décisions concernant une infrastructure binationale, les États membres peuvent exiger une coordination entre les organismes de contrôle concernés, afin de faire en sorte d'aligner l'impact des décisions."

Article 2¹⁷

1. Nonobstant l'article 3, paragraphe 2, les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard 36 mois après l'entrée en vigueur. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

1. La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.
2. Les points 5 à 12 de l'article 1^{er} s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2020, en temps utile pour le calendrier de travail démarrant le 14 décembre 2020.

¹⁷ Le considérant suivant pourrait être inséré afin de préciser que les États membres peuvent maintenir les normes internes en vigueur en matière d'accès au marché dans le droit national pendant la période de transition: "Pendant le processus d'ouverture des marchés ferroviaires nationaux à la concurrence moyennant l'octroi d'un accès aux réseaux à chaque entreprise ferroviaire, il y a lieu de prévoir pour les États membres une période de transition suffisamment longue pour leur permettre d'adapter leur droit interne ainsi que leur organisation nationale. En conséquence, les États membres devraient pouvoir maintenir leurs normes nationales en vigueur en matière d'accès au marché jusqu'à la fin de la période de transition."

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

**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**

Article premier

Le règlement (CE) n° 1370/2007 est modifié comme suit¹⁸:

1) Le point suivant est inséré à l'article 2, après le point a):

"a *bis*) "services publics de transport de voyageurs par chemin de fer", le transport public de voyageurs par chemin de fer, hormis le transport de personnes par d'autres modes ferroviaires, tels que les métros ou les tramways".

2) L'article 2 *bis* suivant est inséré:

"Article 2 *bis*

Spécifications des obligations de service public

1. L'autorité compétente définit les obligations de service public applicables aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et leur champ d'application, conformément à l'article 2, point e).

Ces définitions sont conformes aux objectifs de la politique en matière de transports publics.

2. Les spécifications des obligations de service public et la compensation correspondante liée à l'incidence financière nette permettent:

a) d'atteindre les objectifs de la politique en matière de transports publics d'une manière efficace par rapport aux coûts. Cela inclut la possibilité de regrouper des services fournis à un prix permettant de couvrir les coûts réels et des services fournis à un prix inférieur aux coûts réels;

¹⁸ Le considérant suivant pourrait être ajouté: "L'objectif spécifique du présent règlement est d'améliorer la qualité, la transparence, l'efficacité et les performances des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer."

- b) de soutenir financièrement à long terme la fourniture de services publics de transport de voyageurs conformément aux exigences fixées dans la politique en matière de transports publics."¹⁹ ²⁰

3) L'article 4 est modifié comme suit:

0 bis) Au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) définissent clairement les obligations de service public visées à l'article 2, point e), et à l'article 2 bis, dont l'opérateur de service public doit s'acquitter, ainsi que les zones géographiques concernées;"

a) Au paragraphe 1, point b), la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

"Dans le cas de contrats de service public qui ne sont pas attribués conformément à l'article 5, paragraphe 1 ou 3, ces paramètres sont déterminés de façon à ce 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;"

b) Le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. "Lorsque les autorités compétentes, conformément au droit national, exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes qualitatives et sociales ou qu'ils établissent des critères sociaux et qualitatifs, ces normes et critères figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public."

c[...]) Le paragraphe 8 suivant est ajouté:

¹⁹ Le considérant suivant pourrait être ajouté: "Les obligations de service public devraient être conformes à la politique en matière de transports publics. Cela n'autorise toutefois pas les autorités compétentes à bénéficier d'un montant de financement spécifique."

²⁰ Le considérant suivant pourrait être ajouté: "Afin de tenir compte de la diversité des modes d'organisation territoriale et politique des États membres, un contrat de service public peut être attribué par une autorité compétente qui regroupe plusieurs autorités publiques. Dans de telles circonstances, des règles claires devraient définir le rôle de chacune d'entre elles dans la procédure d'attribution des contrats de service public."

"8. Les autorités compétentes mettent à disposition de toutes les parties intéressées des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle, tout en tenant compte de la protection légitime des informations commerciales confidentielles. Ces informations portent notamment sur le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes liés au service public de transport de voyageurs couvert par l'appel d'offres, et des précisions sur les spécifications de l'infrastructure pertinentes pour l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant requis, et leur permettent de préparer des plans d'exploitation bien étayés. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire assistent les autorités compétentes pour la fourniture de toutes les spécifications de l'infrastructure pertinentes. Le non-respect des dispositions énoncées ci-dessus est soumis au contrôle juridictionnel prévu à l'article 5, paragraphe 7."

4) L'article 5 est modifié comme suit:

0 *bis*) Au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"Sauf si la législation nationale l'interdit, 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.

Dans le cas du service public dans le transport ferroviaire, le groupement d'autorités visé **à l'alinéa** précédent ne peut être composé que d'autorités compétentes locales dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale. Le service de transport public de voyageurs ou le contrat de service public visés **à l'alinéa** précédent ne peut couvrir que les besoins en transports d'agglomérations urbaines et/ou de zones rurales."²¹

0 *bis bis*) À l'article 5, paragraphe 3, le membre de phrase "visés aux paragraphes 4, 5 et 6" est remplacé par "visés aux paragraphes 3 *bis*, [...] 4, 4 *bis*, 5 et 6".

²¹ Un considérant pourrait être inséré afin de clarifier qu'il appartient aux États membres de définir dans leur législation nationale ce qui correspond aux notions d'agglomération urbaine et de zone rurale, comme suit: "Dans les cas où des contrats pour la prestation de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer sont attribués directement par un groupement d'autorités locales compétentes, tel que visé à l'article 5, paragraphe 2, il appartient pleinement aux États membres, compte tenu de la diversité des divisions administratives qui existent dans ces derniers, de déterminer les autorités locales qui sont compétentes pour les "agglomérations urbaines" et "zones rurales" concernées."

0 ter) le paragraphe 3 bis suivant est inséré:

"3 bis. Pour les contrats de service public **de transport ferroviaire** attribués dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement de nouveaux contrats à titre temporaire lorsque **l'autorité compétente considère que l'attribution directe est justifiée par des [...]** circonstances exceptionnelles [...]. Ces circonstances exceptionnelles incluent les situations où:

- la qualité et le nombre des offres sont jugés insuffisants pour garantir un bon rapport coûts-résultats, ou

- **l'autorité compétente et/ou d'autres autorités compétentes administrent déjà un certain nombre de mises en concurrence qui pourraient affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le contrat fait l'objet d'une mise en concurrence, ou**

- des modifications du champ d'application d'un ou de plusieurs contrats de services publics sont nécessaires pour optimiser l'offre de services publics.

L'autorité compétente rend une décision motivée et en informe la Commission sans retard.

[...] La durée des contrats **attribués en application des dispositions du présent paragraphe** ne dépasse pas [sept] ans.

Les contrats attribués en application des dispositions du présent paragraphe font l'objet d'une publication, tout en tenant compte de la protection légitime des informations commerciales confidentielles et des intérêts commerciaux."²²

²² Un considérant pourrait être ajouté afin de préciser les cas qui relèvent de la présente disposition.

0 *quater*) Le paragraphe 3 *ter* suivant est inséré:

"3 *ter*. Conformément à l'article 5, paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent décider d'appliquer la procédure suivante:

Les autorités compétentes peuvent rendre publiques leurs intentions d'attribuer un contrat de service public de transport par chemin de fer en publiant un avis d'information au Journal officiel de l'Union européenne.

L'avis d'information contient une description détaillée des services qui feront l'objet du contrat à attribuer, ainsi que le type et la durée dudit contrat.

Les opérateurs peuvent manifester leur intérêt dans un délai fixé par l'autorité compétente, celui-ci ne pouvant être inférieur à 60 jours à compter de la publication de l'avis d'information.

Si, au terme de cette période:

- a) un seul opérateur a fait part de son intérêt à participer à la procédure d'attribution du contrat de service public et
- b) a dûment prouvé qu'il sera effectivement en mesure d'offrir le service de transport en respectant les obligations prévues dans le contrat de service public, et
- c) que l'absence de concurrence ne résulte pas d'une restriction artificielle des paramètres du marché et
- d) lorsqu'il n'existe aucune solution de rechange raisonnable,

les autorités compétentes peuvent entamer des négociations avec l'opérateur en question afin d'attribuer le contrat sans publication ultérieure d'une procédure d'appels d'offres ouverte."

- a) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
- "4. Sauf si la législation nationale l'interdit, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public:
- a) dont la valeur annuelle moyenne est estimée à: moins de 1 000 000 EUR ou moins de 7 500 000 EUR dans le cas d'un contrat de service public incluant des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, ou
 - b) qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs ou moins de 500 000 kilomètres dans le cas d'un contrat de service public incluant des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer²³.

Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de vingt-trois véhicules routiers, les plafonds susmentionnés peuvent être relevés à une valeur annuelle moyenne estimée à moins de 2 000 000 EUR ou à une fourniture annuelle de moins de 600 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs."

²³ Un considérant pourrait être inséré afin de préciser que le plafond le plus élevé s'applique aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer ou aux services publics de transport de voyageurs lorsque le chemin de fer représente plus de 50 % de la valeur des services en question.

a *bis*) Le paragraphe 4 *bis* suivant est inséré:

"4 *bis*. Sauf si la législation nationale l'interdit, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport public par chemin de fer:

- a) i) lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, 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
- ii) lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services et/ou la rentabilité par rapport à l'ancien contrat de service public attribué.

Sur cette base, l'autorité compétente rend une décision motivée et en informe la Commission sans retard.

Les États membres dans lesquels, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le volume maximal annuel est inférieur à 23 millions de trains-km et qui disposent d'une seule autorité compétente au niveau national et d'un seul contrat de service public couvrant l'ensemble du réseau sont réputés remplir les conditions visées au point i). Lorsque ces États membres décident d'attribuer directement un contrat de service public, ils en informent la Commission. Le Royaume-Uni peut décider d'appliquer le présent alinéa à l'Irlande du Nord.

Lorsque l'autorité compétente décide d'attribuer directement un contrat de service public, elle définit des exigences mesurables, transparentes et vérifiables en matière de performances. Ces exigences sont stipulées dans le contrat.

Les exigences en matière de performances portent en particulier sur la ponctualité des services, la fréquence des opérations ferroviaires, la qualité du matériel roulant et les capacités de transport pour les voyageurs.

Le contrat inclut des indicateurs de performance spécifiques permettant à l'autorité compétente de réaliser des évaluations périodiques, et il précise les mesures efficaces et dissuasives qui doivent être imposées si l'entreprise ferroviaire ne satisfait pas aux exigences en matière de performances.

L'autorité compétente procède à des évaluations périodiques afin de déterminer si l'entreprise ferroviaire a atteint ses objectifs en ce qui concerne les exigences en matière de performances, stipulées dans le contrat, et publie les résultats de son évaluation. Elle prend des mesures appropriées en temps utile, y compris des sanctions contractuelles efficaces et dissuasives, dans les cas où les améliorations requises sur le plan de la qualité des services et/ou de la rentabilité ne seraient pas apportées. L'autorité compétente peut, à tout moment, suspendre ou résilier, en tout ou en partie, le contrat attribué en application de la présente disposition, dans le cas où l'opérateur ne parvient pas à se conformer aux exigences en matière de performances.

b) lorsque les contrats portent uniquement sur la prestation de services de transport ferroviaire de voyageurs par un opérateur qui gère simultanément la totalité ou la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle les prestations sont fournies, qui est exclue de l'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 et 13 ainsi que du chapitre IV de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point a) ou b), de la directive 2012/34/UE.

Par dérogation à l'article 4, paragraphe 3, la durée des contrats attribués directement, en application des dispositions du présent paragraphe, ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'article 4, paragraphe 4, s'applique.

Les contrats attribués en application des dispositions du présent paragraphe font l'objet d'une publication, tout en tenant compte de la protection légitime des informations commerciales confidentielles et des intérêts commerciaux."

a *ter*) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre [...] des mesures d'urgence. Cette mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel de prorogation 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 la prorogation d'un contrat de service public par mesure d'urgence ou l'imposition d'un tel contrat ne dépasse pas deux ans."

b) Le paragraphe 6 *bis* suivant est inséré:

"6 *bis*. Les autorités compétentes peuvent, pour stimuler la concurrence entre entreprises ferroviaires, décider d'attribuer à des entreprises ferroviaires différentes les contrats de transport public de voyageurs par chemin de fer couvrant les différentes parties d'un même réseau ou ensemble de lignes. À cette fin, lesdites autorités peuvent décider, avant de lancer la procédure d'appel d'offres, de limiter le nombre de contrats pouvant être attribués à une même entreprise ferroviaire."

5) L'article **5 bis [...]** suivant est inséré:

"Article **5 bis [...]**

Matériel roulant ferroviaire

En prévision du lancement d'une procédure de mise en concurrence, les autorités compétentes déterminent s'il convient de prendre des mesures pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté."²⁴

²⁴ Un considérant pourrait être inséré afin d'expliquer que l'objectif de cette disposition est de garantir une concurrence effective lors de la procédure d'appel d'offres.

6) À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte les dispositions de l'article 4, indépendamment des modalités d'attribution du contrat. Toute compensation, quelle qu'en soit la nature, liée à un contrat de service public qui n'a pas été attribué conformément à l'article 5, paragraphe 1 ou 3, ou liée à une règle générale, est en outre conforme aux dispositions de l'annexe."

7) L'article 7 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Chaque autorité compétente publique, une fois par an, un rapport global sur les obligations de service public relevant de sa compétence, la date de début et la durée des contrats de service public, les opérateurs de service public retenus ainsi que les compensations et les droits exclusifs qui leur sont octroyés en contrepartie. Ce rapport fait la distinction entre le transport par autobus et le transport par chemin de fer, il permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public et donne, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous les droits exclusifs accordés. Les États membres facilitent l'accès centralisé à ces rapports, par exemple au moyen d'un portail internet commun."

b) Au paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

"d) la date de début et la durée prévues du contrat de service public."

8) L'article 8 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"2. Sans préjudice du paragraphe 3,

- i) les dispositions de l'article 5 s'appliquent à l'attribution de contrats de service public relatifs à des services de transport de voyageurs par route et par des modes de transport ferroviaire autres que le chemin de fer, tels que le métro ou le tramway, à partir du 3 décembre 2019.
- ii) L'article 5, à l'exception du paragraphe 4 *bis*, s'applique aux services de transport de voyageurs par chemin de fer à partir du 3 décembre 2019.
- iii) L'article 5, paragraphe 4 *bis*, s'applique aux services de transport de voyageurs par chemin de fer dix ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- iv) L'article 5, paragraphe 6, et l'article 7, paragraphe 3, cessent de s'appliquer dix ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Les contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement en application de l'article 5, paragraphe 6, peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration."

b) Le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

"2 *bis*. 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 de la date d'entrée en vigueur du présent règlement au 3 décembre 2019 peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration. 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, est applicable."

c) Au paragraphe 3, le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) à partir du 26 juillet 2000 et avant [l'entrée en vigueur du présent règlement], sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable."

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président
