



Bruxelles, le 22 mai 2015
(OR. en)

8959/15

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

TRANS 165
CODEC 729

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	6262/15 TRANS 47 CODEC 196
N° doc. Cion:	5985/13 TRANS 36 CODEC 216 5960/13 TRANS 35 CODEC 209
Objet:	<i>Préparation de la session du Conseil (<u>Transports, télécommunications et énergie</u>) du 11 juin 2015</i> Quatrième paquet ferroviaire: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 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 - Rapport sur l'état d'avancement des travaux

I. INTRODUCTION

Sous la présidence lettone, des progrès sensibles ont été réalisés tant sur le volet "technique" que sur le volet "marché" du quatrième paquet ferroviaire. La présidence a consacré d'importantes ressources au volet "technique", organisant plusieurs trilogues informels au cours desquels le Parlement, le Conseil et la Commission ont pu marquer leur accord sur des textes de compromis concernant la plupart des propositions contenues dans la directive "sécurité", la directive "interopérabilité", et le règlement sur l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Compte tenu de l'état de maturité des discussions sur le volet "technique" entre les deux co-législateurs, la conclusion provisoire des négociations interinstitutionnelles sur le fond devrait intervenir d'ici la fin de la présidence lettone, sous laquelle perdure l'esprit de coopération constructif, la Commission européenne apportant son soutien actif.

En ce qui concerne le volet "marché", la présidence a présenté ses premières propositions de compromis au groupe "Transports terrestres" le 7 janvier 2015, en tenant compte d'un bon nombre des préoccupations exprimées par les États membres sous la présidence italienne au deuxième semestre 2014. Après le premier examen article par article mené lors des réunions du groupe des 10 et 17 février 2015, un débat d'orientation a eu lieu lors de la session du Conseil "Transports" du 13 mars 2015, pendant lequel ont été examinées trois grandes questions en suspens recensées lors des réunions du groupe (définition des exigences en matière d'indépendance pour ce qui est des fonctions essentielles, rôle des organismes de contrôle, accès au matériel roulant). Après ce débat d'orientation, le 9 avril 2015, la présidence a présenté, sur la base des orientations politiques fournies par les ministres, des versions révisées des textes de compromis concernant les deux propositions, qui ont été examinées lors des réunions des 21 et 30 avril ainsi que du 7 mai 2015.

II. CONTENU DES PROPOSITIONS DE COMPROMIS DE LA PRESIDENCE

Sur la base du rapport d'avancement de la présidence italienne et des orientations fournies par les ministres lors du Conseil TTE de mars 2015, la présidence lettone a apporté, dans les propositions de compromis, les réponses ci-après aux préoccupations exprimées par les États membres sur la directive sur la gouvernance:

a) Directive 2012/34/UE

- Définition d'un socle commun de règles en matière d'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par le rétablissement de la notion de "fonctions essentielles" (qui recouvre la tarification de l'infrastructure et la répartition des capacités), lesquelles devraient obéir aux exigences les plus strictes en matière d'indépendance.

- Révision de la définition de la notion d'"entreprise verticalement intégrée", par la référence à la notion de "contrôle" plutôt qu'à celle de propriété.
- Clarification du fait que, lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est détenu ou contrôlé par le même ministère ou autre organisme public qu'une entreprise ferroviaire, les deux entités étant toutefois organisées comme deux entreprises totalement distinctes, le premier peut être considéré comme une structure distincte.
- Suppression des restrictions en matière de réversibilité des modèles de gouvernance.
- Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas une entité juridique distincte et que les fonctions essentielles ont été confiées à un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant avant le 1er juin 2015, possibilité explicite pour les États membres de maintenir ces arrangements.
- Clarification des rôles respectifs des États membres et des gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la planification financière et la planification des investissements.
- Définition de règles spécifiques pour garantir l'impartialité en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien.
- Limitation de l'applicabilité des dispositions relatives à l'obligation d'indépendance organisationnelle et décisionnelle des gestionnaires de l'infrastructure, à l'obligation d'affecter des effectifs et des locaux spéciaux au gestionnaire de l'infrastructure, à la désignation du personnel et aux décisions concernant les conditions de travail, et aux questions relatives à la carrière du personnel responsable des fonctions essentielles.
- Renforcement de la souplesse dont disposent les États membres pour décider de l'identité des organismes chargés de désigner le personnel qui sera amené à prendre les décisions concernant les fonctions essentielles.
- Extension des possibilités de sous-traiter certaines fonctions en permettant la sous-traitance de toutes les fonctions non essentielles à des entités différentes s'il ne s'agit pas d'entreprises ferroviaires, seuls certains travaux précis de développement, de renouvellement et d'entretien pouvant être sous-traités à des entreprises ferroviaires, à condition que le gestionnaire d'infrastructure conserve le pouvoir décisionnel et le pouvoir de contrôle sur toutes les fonctions.
- Institution de règles spécifiques tenant compte des particularités des projets de partenariat public-privé, en particulier par la création de possibilités de partage des fonctions d'un gestionnaire d'infrastructure.

- Simplification de la procédure de vérification du respect des règles en matière d'indépendance d'un gestionnaire de l'infrastructure, qui est limitée au contrôle par l'organisme de contrôle; suppression des droits de contrôle ex ante de la Commission.
- Rationalisation des compétences des comités de coordination et limitation de la nécessité de créer de tels comités aux cas où cela est demandé.
- Suppression de la possibilité d'adopter des actes d'exécution sur la base des travaux du réseau des gestionnaires de l'infrastructures et rationalisation des compétences dudit réseau.

b) Règlement (CE) n° 1370/2007

L'objectif des propositions du compromis de la présidence concernant la proposition de règlement sur les obligations de service public était de dégager un terrain d'entente sur les conditions de l'introduction du principe de la mise en concurrence pour l'attribution des contrats de service public dans le secteur ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les éventuelles dérogations à ce principe. Les points qui constituent le compromis sont les suivants:

- Revenir à la définition actuelle de la notion d' "autorité locale compétente" dans le règlement ("toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale") tout en introduisant une clause interdisant l'attribution directe conjointe, par un groupe d'autorités locales compétentes, de contrats de service public à un opérateur interne dans le secteur ferroviaire (pas pour les autres modes de transport tels que bus, tram, métro).
- Supprimer l'obligation de mettre en place des plans en matière de transports publics. Les autorités maintiendraient uniquement l'obligation de définir les spécifications des obligations de service public, qui doivent respecter des critères de nécessité et de proportionnalité, d'efficacité au regard des coûts, ainsi que de viabilité financière de la politique en matière de transports publics.
- Autorisation du regroupement de lignes rentables (coûts couverts) avec des lignes non rentables (coûts non couverts) dans le cadre d'un même contrat de service public afin de garantir des services de transports publics efficaces regard des coûts en assurant une protection contre les effets néfastes de la sélection des lignes les plus rentables par les opérateurs en libre accès décidant d'entrer en concurrence avec les activités des opérateurs de service public sur les lignes rentables.

- Remplacement de l'obligation qu'ont les autorités compétentes de prendre des mesures pour garantir l'accès non discriminatoire au matériel ferroviaire roulant pour les soumissionnaires éventuels par une obligation d'évaluer si les soumissionnaires éventuels disposent d'un accès non discriminatoire au matériel roulant aux fins de la procédure d'appel d'offres pour favoriser une compétition réelle pour les contrats de service public.
- Introduction de nouvelles procédures ou de dérogations au principe de mise en concurrence obligatoire pour l'attribution des contrats, à savoir:
 - Codification d'une procédure d'attribution simplifiée transparente et non discriminatoire pour les cas où les soumissionnaires potentiels ne sont pas assez nombreux.
 - Seuils minimaux plus élevés pour l'exemption des petits contrats de l'obligation de faire un appel d'offres.
 - Dérogation pour les systèmes ferroviaires physiquement et techniquement isolés.
 - Exemption de l'Irlande, État membre insulaire disposant d'une liaison ferroviaire avec un seul État membre (limitée à 10 ans).
 - Exemptions dans les cas où le trafic ferroviaire national de voyageurs dans l'État membre concerné est inférieur à 1 % du volume total du marché du transport ferroviaire de voyageurs de l'Union européenne, exprimé en voyageurs-kilomètres ("exemption fondée sur la part de marché").
- Introduction d'une nouvelle clause de réciprocité externe assurant une protection contre l'entrée sur le marché d'entreprises de certains pays tiers. Cette clause permettrait à un État membre de limiter l'accès à la procédure d'appel d'offres pour les entreprises d'un pays tiers si le pays tiers concerné n'organise pas d'appels d'offres ou s'il pratique des discriminations à l'égard des entreprises de l'État membre dans le cadre de la procédure d'appel d'offres.
- Extension de la période transitoire jusqu'au 3 décembre 2022, date à compter de laquelle tous les contrats de service public dans le secteur ferroviaire devraient en principe être attribués dans le cadre d'appels d'offres. Les contrats ferroviaires attribués directement jusqu'au 3 décembre 2022 pourront être maintenus jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de 10 ans après l'entrée en vigueur du nouveau règlement.

III. OBSERVATIONS SUR LES PRINCIPALES QUESTIONS QUI SE POSENT

a) Directive 2012/34/UE

D'une manière générale, les États membres se sont félicités du rétablissement de la notion de "fonctions essentielles" et, si certains ont conservé une position réservée, l'approche consistant à définir les exigences en matière d'indépendance davantage en liaison avec les fonctions des gestionnaires de l'infrastructure qu'en liaison avec les structures organisationnelles a bénéficié d'un large soutien. Toutefois, la nouvelle fonction "développement" a été contestée par certains États membres, qui ont fait valoir que les décisions en matière de planification et d'investissements sont prises au niveau ministériel.

En ce qui concerne la définition des fonctions essentielles, quelques États membres ont fait valoir que la détermination du montant des redevances et leur perception ne devaient pas être considérées comme des fonctions essentielles. La Commission ne peut pas accepter cette demande, étant donné que la perception des redevances a été ajoutée dans la directive "refonte" et qu'elle fait donc déjà partie de l' "acquis de l'UE".

Plusieurs États membres ont également proposé d'affiner la définition de la notion de "partenariats public-privé" qui introduit une certaine souplesse en ce qui concerne le principe du gestionnaire de l'infrastructure "à part entière".

Si plusieurs États membres étaient globalement favorables à la définition d'un socle commun de règles applicables aux structures séparées et aux structures intégrées, plusieurs autres délégations ont déclaré craindre que cette approche ne risque d'entraîner un excès de réglementation pour les structures séparées. La proposition de compromis révisée présentée en avril répondait à plusieurs de ces craintes en limitant l'application des dispositions relatives à l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure pour les structures séparées aux exigences essentielles devant être remplies pour qu'un gestionnaire de l'infrastructure soit considéré comme une structure séparée.

Les États membres ayant une structure où l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure se trouvent sous le contrôle du même ministère mais sont organisés comme deux entités totalement séparées ont salué la clarification du fait que ces structures pouvaient être maintenues et seraient soumises aux règles applicables aux structures séparées. Les États membres ayant des structures dans lesquelles l'actionnariat se partage entre une société holding et une entreprise ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure, mais sans qu'il existe un contrôle effectif, étaient favorables à la définition révisée de la notion d' "entreprise verticalement intégrée"; en même temps, plusieurs États membres ont indiqué qu'il serait peut-être nécessaire de poursuivre les travaux sur la définition de la notion d' "entreprise verticalement intégrée" afin de garantir la sécurité juridique.

Un État membre a proposé de préserver les prêts intragroupes existants (à condition qu'ils aient été accordés au prix/au taux marché avant la publication de la directive 2012/34/UE) s'ils sont supervisés par un organisme de contrôle.

D'une manière générale, les États membres étaient favorables aux propositions de la présidence visant à éviter un excès de réglementation concernant les exigences d'indépendance à remplir par les gestionnaires de l'infrastructure. Simultanément, certaines délégations demeurent préoccupées par la charge administrative supplémentaire qu'entraînent les règles relatives à la désignation du personnel d'encadrement du gestionnaire de l'infrastructure et à l'évaluation des conflits d'intérêts en cas de transfert de personnel chargé des fonctions essentielles; certains États membres ayant des structures séparées étaient également préoccupés par l'incidence des nouvelles dispositions sur l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure pour ce qui est de l'indépendance de l'encadrement desdits gestionnaires par rapport à l'État. En ce qui concerne la rémunération des cadres des gestionnaires de l'infrastructure, certains États membres étaient opposés à une disposition qui exigerait que les éléments de rémunération fondés sur les performances dépende uniquement des performances du gestionnaire de l'infrastructure.

Certains États membres étaient opposés à l'interdiction faite aux cadres ou membres du conseil de surveillance du gestionnaire de l'infrastructure d'être, en même temps, cadres ou membres du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire, tandis que d'autres estimaient que cette disposition devait s'appliquer quelle que soit la structure de gouvernance.

Plusieurs États membres étaient d'accord pour estimer que la gestion du trafic et la planification de l'entretien étaient des sources potentielles de discrimination et devaient donc faire l'objet d'une analyse plus détaillée quant à d'éventuelles garanties spécifiques, permettant néanmoins l'association des entreprises ferroviaires à la gestion du trafic. Une large majorité d'États membres s'est félicitée du fait que la gestion du trafic ne soit pas citée dans la définition des fonctions essentielles. Certains États membres étaient d'avis que l'association non discriminatoire des entreprises ferroviaires à la gestion du trafic pouvait être assurée de différentes façons et qu'il fallait en tenir compte dans le texte.

Les États membres se sont également félicités de la souplesse accrue quant à la possibilité pour les gestionnaires de l'infrastructure de sous-traiter et de partager certaines fonctions, certaines délégations demandant qu'il soit également possible pour les gestionnaires de l'infrastructure de sous-traiter des fonctions essentielles à des entités indépendantes des entreprises ferroviaires, à d'autres gestionnaires de l'infrastructure par exemple, et de sous-traiter non seulement certains travaux spécifiques de développement, de renouvellement et d'entretien, mais également d'autres fonctions non essentielles, à des entreprises ferroviaires, par exemple pour réduire le coût de l'entretien des lignes à faible trafic.

Un État membre a proposé de préciser que les dispositions relatives au versement de dividendes du gestionnaire de l'infrastructure aux propriétaires ultimes n'empêchent pas le versement de dividendes à d'éventuels investisseurs privés, s'ils sont, seuls ou conjointement avec l'État, les propriétaires ultimes. L'objectif d'une telle proposition est de garantir que les investisseurs publics et privés bénéficient d'un même traitement. Les bénéfices et les pertes (y compris les dividendes) devraient être répartis conformément au droit commercial.

Les dispositions relatives à la transparence financière ont dans l'ensemble bénéficié du soutien de la majorité des États membres, qui les jugeaient essentielles pour garantir des conditions de concurrence équitables pour tous les opérateurs, même si certains États membres ont déclaré que davantage de souplesse était nécessaire sur certains aspects. Tous les États membres ont approuvé la proposition visant à éliminer les dispositions confiant à la Commission des pouvoirs pour contrôler l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure. Dans leur majorité, les États membres étaient d'accord pour dire qu'un solide contrôle réglementaire était essentiel au fonctionnement du marché des transports ferroviaires. Cependant, certains États membres ont estimé que les nouveaux pouvoirs confiés à l'organisme de contrôle, comme la compétence pour statuer sur les plaintes contre la cessation prématurée d'un mandat et les questions liées à la carrière du personnel d'encadrement du gestionnaire de l'infrastructure chargé des fonctions essentielles, iraient trop loin et qu'ils n'étaient donc pas en mesure de les approuver. Certains États membres ont également indiqué que le contenu de ces dispositions pouvait être déjà couvert par le droit du travail national.

Dans leur majorité, les États membres se sont félicités des propositions de modification des dispositions relatives aux comités de coordination, d'autres se déclarant toujours préoccupés par la duplication des structures existantes et par la charge administrative excessive résultant des obligations en matière d'établissement de rapports. Certains États membres ont fait part de leur vive inquiétude quant à la création des comités de coordination, peu d'entre eux jugeant qu'il était nécessaire de préciser les besoins des candidats en matière d'entretien et de développement des capacités de l'infrastructure.

L'introduction d'une clause de réciprocité externe assurant une protection contre l'entrée sur le marché d'entreprises de certains pays tiers a été proposée. Dans leur majorité, les États membres étaient disposés à discuter d'une telle clause, mais certains étaient réticents à introduire un tel principe dans le texte et d'autres ont souligné qu'il faudrait poursuivre la réflexion sur la formulation afin d'éviter de limiter involontairement l'accès au marché des transports ferroviaires pour des entreprises établies dans un État membre et ayant déjà des activités sur le marché de l'UE, mais détenues par des investisseurs de pays tiers. Deux États membres étaient également favorables à l'insertion d'une clause de réciprocité interne, assortie de la possibilité de prendre des mesures pendant la période transitoire afin de permettre une ouverture progressive des marchés ferroviaires nationaux.

Par ailleurs, plusieurs États membres étaient d'avis que les dispositions relatives à l'ouverture des marchés figurant dans la proposition sur la gouvernance devaient être envisagées en étroite liaison avec les dispositions de la proposition de règlement sur les obligations de service public et ils ont indiqué que, par la suite, leur point de vue sur la proposition sur la gouvernance dépendrait des solutions trouvées dans la proposition de règlement sur les obligations de service public.

b) Règlement (CE) n° 1370/2007

Les délégations se sont félicitées du maintien de la définition actuelle de la notion d' "autorité locale compétente", de la suppression de l'obligation d'établir des plans en matière de transports publics et de l'autorisation explicite de regrouper des lignes rentables (coûts couverts) et des lignes non rentable (coûts non couverts). Ils ont également été nombreux à se féliciter de la codification d'une procédure d'attribution simplifiée transparente et non discriminatoire pour les cas où les soumissionnaires potentiels ne sont pas assez nombreux. Dans leur grande majorité, les États membres étaient favorables à des seuils minimaux plus élevés pour l'exemption des petits contrats de l'obligation de faire un appel d'offres. En ce qui concerne une éventuelle dérogation au principe de mise en concurrence pour les systèmes ferroviaires physiquement et techniquement isolés par rapport au réseau national principal, plusieurs États membres ont demandé que cette dérogation soit mieux définie et se sont interrogés sur sa valeur ajoutée.

Les États membres sont en principe favorables à la définition élargie de la dérogation à l'obligation de mise en concurrence dans les cas d'urgence.

À ce stade des discussions, un nombre considérable d'États membres étaient en principe d'avis que la possibilité d'attribution directe devait en règle générale être conservée pour des raisons de subsidiarité, en maintenant l'attribution directe et les procédures d'appel d'offres sur un pied d'égalité.

Cependant, si le principe général de mise en concurrence devait être introduit pour les contrats de service public dans le secteur ferroviaire, une majorité d'États membres souhaiterait l'assortir de dérogations appropriées tenant compte des spécificités des marchés nationaux.

Les États membres dont le marché ferroviaire représente moins de 1 % de l'ensemble du marché de l'UE, ou une part de marché proche de ce chiffre, étaient favorables au compromis de la présidence. Plusieurs États membres ainsi que la Commission européenne se sont déclarés préoccupés par une telle approche, fondée sur une définition arbitraire du seuil en termes de part de marché, et par les effets discriminatoires qu'elle pourrait avoir. Cependant, le groupe des États membres ayant des marchés de si petite taille ont fait observer que cette approche fondée sur un seuil n'était pas arbitraire et que, dans le cas des autres dérogations prévues dans la proposition, de tels seuils existaient aussi. La Commission a expliqué les raisons sous-tendant les valeurs retenues pour les seuils *de minimis*.

Une autre possibilité de dérogation, fondée sur l'attribution directe en liaison avec des critères de performance, a été présentée par un État membre. Elle permettrait une attribution directe lorsque l'autorité compétente prouve que le contrat de service public ferroviaire devant être attribué de cette manière entraînerait une amélioration de l'efficacité et de la qualité des services comparable ou supérieure à celle qui résulterait de l'attribution du contrat dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. La proposition fondée sur les performances prévoyait également la prise en compte, dans le cadre de l'évaluation, des conséquences socio-économiques, y compris la continuité du service, la taille et la complexité du réseau, son intégration et les coûts.

Cette dérogation exige également que les autorités compétentes fassent en sorte que, sur la base de leur évaluation, les objectifs de performance et d'efficacité soient intégrés dans le cadre du contrat de service public et que leur respect soit assuré soit par des amendes dissuasives, soit par l'éventuelle mise en concurrence obligatoire pour la période contractuelle suivante. Si les États membres n'ont pas eu la possibilité d'évaluer pleinement cette proposition, nombre d'entre eux l'ont accueillie favorablement, jugeant qu'elle constituait une bonne base pour poursuivre les discussions techniques de façon détaillée. Néanmoins, plusieurs États membres se sont déclarés préoccupés par les aspects pratiques de la mise en œuvre de cette proposition et ont indiqué qu'ils souhaitaient réfléchir également à d'autres solutions susceptibles d'être proposées l'avenir.

Par ailleurs, de nombreux États membres ayant des marchés du transport ferroviaire de petite taille ont souligné qu'une telle proposition fondée sur les performances n'atténuait pas leurs inquiétudes et que la dérogation fondée sur la taille du marché demeurait nécessaire en plus de cette nouvelle proposition.

Certains États membres ont déploré l'absence de dispositions sociales contraignantes dans le cadre de l'attribution par appel d'offres de contrats de service public. Certaines délégations ont proposé de suivre l'approche retenue par le Parlement européen, qui vise à renforcer la protection sociale du personnel. Un État membre s'est opposé à l'insertion de dispositions sociales contraignantes dans un texte juridique.

Plusieurs autres solutions envisageables ont également été présentées pendant les discussions, par exemple une dérogation précisant que les contrats de service public d'une valeur inférieure à 1 % du marché total de l'UE pouvaient être exemptés. Si certaines délégations se sont félicitées de cette approche *de minimis*, d'autres ont signalé que le seuil défini était trop élevé. Une autre solution envisageable prévoit d'exempter les services de transport de voyageurs sur les lignes urbaines, suburbaines ou régionales exploitées par une entreprise ferroviaire intégrée qui ne relève pas du champ d'application de la directive ferroviaire "refonte".

Une autre solution a été proposée, à savoir donner aux autorités compétentes la possibilité de limiter le nombre de contrats attribués à une même entreprise ferroviaire sur l'ensemble du réseau en vue de renforcer la concurrence.

Une autre proposition liée à l'extension du champ d'application des dérogations au principe de mise en concurrence obligatoire proposées a également été présentée. Ces dérogations concernent les services publics transfrontières ou les services publics qui seront exploités sur une infrastructure censée subir une modernisation importante pendant la durée du contrat de service public.

Dans leur majorité, les États membres se sont félicités que l'obligation de l'autorité compétente de garantir un accès non discriminatoire au matériel roulant soit transformée en une obligation d'évaluer si des mesures destinées à faciliter l'accès au matériel roulant seraient nécessaire, ce qui permet d'éviter la charge financière inutile qu'entraînerait une approche contraignante ne tenant pas compte des spécificités des différents marchés. Certaines délégations ont proposé de renforcer cette disposition, y compris par l'introduction d'une possibilité, pour l'autorité compétente, de demander le transfert du matériel roulant utilisé pour assurer le service public à un opérateur entrant qui assurerait ce service dans le cadre du nouveau contrat, ou par la création d'entreprises de location du matériel roulant.

En ce qui concerne la clause de réciprocité externe, plusieurs délégations se sont félicitées de son introduction dans le compromis de la présidence. Toutefois, certains États membres étaient inquiets, jugeant qu'elle risquait de décourager d'importants investissements étrangers directs dans le marché ferroviaire de l'UE. Plusieurs États membres ont demandé que cette clause soit supprimée. D'une manière générale, les États membres ont proposé de poursuivre les travaux sur la formulation de cette clause.

Plusieurs délégations ne voulaient pas arrêter leur position concernant la période transitoire avant que le débat sur d'autres questions, comme les dérogations au principe de mise en concurrence, ne soit clôturé. Toutefois, certaines délégations ont demandé qu'il soit possible d'adapter la période transitoire pour permettre une ouverture progressive du marché dans chaque État membre. En outre, certaines délégations ont souligné qu'il était important de trouver une bonne formulation en ce qui concerne les arrangements transitoires afin de garantir la sécurité juridique.

IV. SUGGESTIONS POUR LA SUITE DES NEGOCIATIONS

Selon une large majorité d'États membres, il convient d'examiner ensemble les deux propositions du volet "marché", étant donné que les principaux aspects "gouvernance de l'infrastructure ferroviaire / ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer" et "principe de mise en concurrence (sous réserve de quelques dérogations bien définies)" ne doivent pas être dissociés. Compte tenu de cet élément et sur la base des résultats des discussions qui ont eu lieu, la présidence a recensé ci-après les principales questions en suspens et approches éventuelles pour trouver des compromis sur ces points:

a) Directive 2012/34/UE

Il apparaît nécessaire d'approfondir les travaux sur la définition des notions d' "entreprise verticalement intégrée" et de "partenariat public-privé" pour garantir la sécurité juridique.

Plusieurs États membres estiment que le risque d'excès de réglementation en ce qui concerne les structures séparées est une question essentielle, sur laquelle il y a lieu de poursuivre les travaux.

Afin de répondre aux préoccupations des États membres qui subsistent concernant les règles en matière d'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure, il pourrait être précisé que les "organismes indépendants" visés à l'article 7 bis, paragraphe 2, peuvent englober les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que toute autre entité qui n'est pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. En outre, il pourrait être utile de prévoir d'accorder aux États membres une certaine souplesse pour décider quel organisme devrait être chargé de traiter les plaintes contre la cessation prématurée d'un mandat et les autres questions relatives à la carrière des cadres du gestionnaire de l'infrastructure. Par ailleurs, il pourrait être utile de rationaliser les règles relatives à la mobilité du personnel prévues à l'article 7 bis, paragraphe 2, afin de garantir une évaluation indépendante, en particulier pour les fonctions essentielles, tout en laissant aux États membres le soin de définir quelle entité procède à cette évaluation.

En ce qui concerne les éléments de la rémunération du personnel d'encadrement des gestionnaires de l'infrastructure qui sont fondés sur les performances, il est nécessaire de poursuivre les travaux. Il pourrait être envisagé de modifier les dispositions afin qu'il soit possible de récompenser le personnel des gestionnaires de l'infrastructure en cas d'amélioration des performances globales du système ferroviaire, tout en veillant à ce que les primes ne dépendent pas des performances d'opérateurs spécifiques.

En ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien, il pourrait être précisé que l'association non discriminatoire des entreprises ferroviaires à la gestion du trafic peut être assurée soit par l'octroi d'un accès à toutes les informations pertinentes sur une base non discriminatoire, soit par l'accès aux centres de gestion du trafic, dans les cas où les gestionnaires de l'infrastructure donnent accès à ces centres.

Afin de répondre aux préoccupations des délégations qui subsistent en ce qui concerne la sous-traitance de certaines fonctions, il pourrait être envisagé d'étendre la possibilité de sous-traitance aux fonctions essentielles, à condition que ces fonctions soient assurées par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire. La possibilité de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de sous-traiter des fonctions non essentielles à des entreprises ferroviaires, afin de réduire les coûts d'entretien sur les lignes à faible trafic, pourrait également être examinée.

Les règles en matière de transparence financière sont essentielles pour garantir des conditions de concurrence justes et égales pour tous les opérateurs; la formulation de cet article et l'incidence de toute proposition visant à le modifier devraient dès lors être minutieusement examinées.

En ce qui concerne les préoccupations de certains États membres quant au champ d'application des pouvoirs de contrôle confiés aux organismes de contrôle, il apparaît utile de préciser que le rôle de ces organismes se limite à évaluer l'application des dispositions nationales dans le cadre des missions qui leur sont confiées en vertu de la directive, le contrôle de la conformité des dispositions nationales avec le droit de l'Union demeurant de la compétence exclusive de la Commission.

Afin de répondre aux préoccupations des États membres concernant les comités de coordination, il pourrait être précisé que les structures existantes peuvent jouer le rôle dévolu à ces comités et les dispositions relatives aux obligations en matière d'établissement de rapports pourraient être davantage rationalisées. En particulier, il conviendrait de tenir compte du fait qu'il faut éviter les structures parallèles à celles qui existent déjà.

Il conviendrait de poursuivre l'examen du principe d'une clause de réciprocité externe, en tenant compte des craintes de certaines délégations quant à la limitation des droits d'accès pour les opérateurs déjà établis dans les États membres mais détenus ou contrôlés par des investisseurs de pays tiers.

Le principe d'une clause de réciprocité interne pourrait également faire l'objet d'un examen plus poussé.

b) Règlement (CE) n° 1370/2007

Déroptions au principe de mise en concurrence des contrats de service public dans le secteur ferroviaire

Il y a lieu d'approfondir l'examen de toutes les propositions présentées pendant les discussions et d'examiner d'éventuelles nouvelles propositions. D'une part, il faut trouver des solutions pour répondre aux préoccupations exprimées par les États membres, à savoir notamment que la mise en concurrence ne convient pas pour les marchés de petite taille ni pour les réseaux complexes, qu'elle ne garantit pas la continuité à long terme des services publics de transport ferroviaire, ou qu'elle risque d'avoir de graves conséquences négatives sur le plan économique et social, afin d'encourager l'amélioration de l'efficacité et des performances des services de transport de voyageurs par chemin de fer dans l'UE. D'autre part, il convient d'examiner également les questions soulevées par les États membres qui s'inquiètent de l'absence de concurrence sur les marchés du transport ferroviaire induite par les dérogations.

La dérogation fondée sur les performances, pour autant que soient garanties la stabilité des marchés du transport de voyageurs et la continuité du service à long terme, y compris pour les marchés de petite taille, que soient évitées les charges administratives et de gestion inutiles susceptibles d'entraîner une augmentation du coût du service, et qu'il soit possible de tenir également compte d'autres critères, comme la complexité des réseaux et les conséquences socio-économiques, pourrait constituer une bonne base pour poursuivre les discussions, mais de nouvelles propositions pourraient également être examinées.

Accès non discriminatoire au matériel ferroviaire roulant

Les États membres conviennent de l'importance d'un accès non discriminatoire au matériel ferroviaire roulant. Une majorité d'entre eux ayant accueilli favorablement la proposition de la présidence, qu'ils jugent équilibrée et neutre du point de vue budgétaire, il apparaîtrait que cette règle pourrait en principe être acceptable pour les États membres. Néanmoins, d'autres outils destinés à faciliter l'accès au matériel roulant, qui seraient sans incidence négative sur le budget des États membres, pourraient être envisagés dans les futures discussions, y compris des entreprises de location de matériel roulant.

Clause de réciprocité externe

Il conviendrait de poursuivre l'examen de cette disposition et de tenir compte du fait qu'il ne s'agit que d'une disposition facultative.

Dispositions transitoires

Les dispositions transitoires concernant les modes de transport autres que le rail ne devraient pas être modifiées. Pour le rail, il faudrait prévoir davantage de souplesse en ce qui concerne la date d'introduction du principe de mise en concurrence des contrats de service public par rapport à la proposition de la Commission (à compter du 3 décembre 2019) et les contrats existants devraient pouvoir courir jusqu'à leur terme. Une poursuite de la réflexion sur les demandes concernant une ouverture progressive des marchés nationaux durant la période transitoire paraît justifiée.
