

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 1370/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

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

considérant ce qui suit:

(1) L'article 16 du traité confirme la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union.

(2) L'article 86, paragraphe 2, du traité dispose que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles du traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie.

⁽¹⁾ JO C 195 du 18.8.2006, p. 20.

⁽²⁾ JO C 192 du 16.8.2006, p. 1.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 14 novembre 2001 (JO C 140 E du 13.6.2002, p. 262), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 (JO C 70 E du 27.3.2007, p. 1) et position du Parlement européen du 10 mai 2007. Décision du Conseil du 18 septembre 2007.

(3) L'article 73 du traité constitue une *lex specialis* par rapport à l'article 86, paragraphe 2. Il établit des règles applicables aux compensations des servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur des transports terrestres.

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

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

- (6) De nombreux États membres ont établi une législation prévoyant l'octroi de droits exclusifs et la passation de contrats de service public pour au moins une partie de leur marché des transports publics, sur la base de procédures de mise en concurrence transparentes et équitables. De ce fait, les échanges entre les États membres se sont sensiblement accrus et plusieurs opérateurs de services publics fournissent aujourd'hui des services publics de transport de voyageurs dans plus d'un État membre. Toutefois, l'évolution des législations nationales a conduit à l'application de procédures disparates et créé une insécurité juridique quant aux droits des opérateurs de services publics et aux obligations des autorités compétentes. Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾ ne traite pas de la manière dont les contrats de service public doivent être attribués dans la Communauté ni, notamment, des circonstances dans lesquelles ils devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. Il convient donc d'actualiser le cadre juridique communautaire.
- (7) Les études réalisées et l'expérience acquise par les États membres ayant introduit depuis plusieurs années la concurrence dans le secteur des transports publics montrent que, si des clauses de sauvegarde appropriées sont en place, l'introduction d'une concurrence régulée entre les opérateurs permet de rendre les services plus attrayants, plus innovants et moins chers, sans entraver les opérateurs de services publics dans la poursuite des missions spécifiques qui leur ont été imparties. Cette approche a été soutenue par le Conseil européen dans le cadre du processus dit de Lisbonne du 28 mars 2000, qui a demandé à la Commission, au Conseil et aux États membres, eu égard à leurs compétences respectives, d'«accélérer la libéralisation dans des secteurs tels que [...] les transports».
- (8) Les marchés de transport de voyageurs déjà déréglementés et ne connaissant pas de droits exclusifs devraient pouvoir préserver leurs caractéristiques et leurs modes de fonctionnement, dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec les exigences du traité.
- (9) Afin d'organiser leurs services publics de transports de voyageurs de la manière la mieux adaptée aux besoins du public, toutes les autorités compétentes doivent pouvoir choisir librement leur opérateur de services publics, en tenant compte des intérêts des petites et moyennes entreprises, dans les conditions prévues par le présent règlement. Pour garantir l'application des principes de transparence, d'égalité de traitement des opérateurs concurrents et de proportionnalité, lorsque des compensations ou des droits exclusifs sont octroyés, il est indispensable de définir dans un contrat de service public passé entre l'autorité compétente et l'opérateur de service public choisi la nature des obligations de service public et les contreparties convenues. La forme ou l'appellation de ce contrat peuvent varier selon les systèmes juridiques des États membres.
- (10) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. L'organisation des services publics de transport de voyageurs par voie navigable ou, dans la mesure où ils ne sont pas couverts par une législation communautaire spécifique, par voie maritime nationale est donc soumise au respect des principes généraux du traité, sauf si les États membres choisissent d'appliquer le présent règlement à ces secteurs spécifiques. Les dispositions du présent règlement ne font pas obstacle à l'intégration de services de transport par voie navigable ou par voie maritime nationale dans un réseau public de transport de voyageurs urbain, suburbain ou régional plus vaste.
- (11) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services de transport de marchandises, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, l'organisation des services de transport de marchandises devrait donc être soumise au respect des principes généraux du traité.
- (12) Il est indifférent, au regard du droit communautaire, que les services publics de transport de voyageurs soient opérés par des entreprises publiques ou privées. Le présent règlement est fondé sur les principes de neutralité en ce qui concerne le régime de la propriété, visé à l'article 295 du traité, de liberté qu'ont les États membres de définir les services d'intérêt économique général, visé à l'article 16 du traité, et de subsidiarité et de proportionnalité, visés à l'article 5 du traité.
- (13) Certains services, souvent liés à des infrastructures spécifiques, sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou pour leur vocation touristique. Ces opérations servant manifestement un objectif étranger à la fourniture de transports publics de voyageurs, elles ne doivent pas être régies par les règles et procédures applicables aux exigences de service public.
- (14) Lorsque les autorités compétentes sont responsables de l'organisation du réseau de transport public, cette organisation peut comprendre, outre le fonctionnement effectif du service de transport, toute une série d'autres activités et fonctions que les autorités compétentes doivent être libres d'assurer elles-mêmes ou de confier, en tout ou partie, à un tiers.

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

- (15) Les contrats de longue durée peuvent mener à la fermeture du marché pendant une période inutilement longue, amoindissant ainsi les effets bénéfiques de la pression de la concurrence. Afin de fausser le moins possible le jeu de la concurrence tout en maintenant la qualité des services, les contrats de service public devraient être de durée limitée. La prorogation de ces contrats pourrait être soumise à la satisfaction des usagers. Dans ce contexte, il est nécessaire de prévoir la possibilité de proroger les contrats de service public pour une période ne dépassant pas la moitié de leur durée initiale, lorsque l'opérateur de service public doit investir dans des actifs dont la durée d'amortissement est exceptionnellement longue et, en raison de leurs caractéristiques et contraintes particulières, dans le cas des régions ultrapériphériques telles que précisées à l'article 299 du traité. Par ailleurs, lorsqu'un opérateur de service public réalise des investissements dans des infrastructures ou du matériel roulant et des véhicules qui ont un caractère exceptionnel en ce sens que ces investissements nécessitent des fonds importants, et pour autant que le contrat soit attribué à l'issue d'une procédure de mise en concurrence équitable, le contrat en question devrait pouvoir être prorogé pour une période encore plus longue.
- (16) Lorsque la conclusion d'un contrat de service public peut entraîner un changement d'opérateur de service public, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'opérateur de service public choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements⁽¹⁾. Ladite directive n'interdit pas aux États membres de maintenir les droits des travailleurs en cas de transfert autres que ceux couverts par la directive 2001/23/CE, et de tenir compte, le cas échéant, des normes sociales établies par les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales, les conventions collectives ou autres accords conclus entre partenaires sociaux.
- (17) En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite ou la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service.
- (18) Sous réserve des dispositions pertinentes du droit national, toute autorité locale ou, à défaut, toute autorité nationale peut choisir de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sur son territoire ou de les confier sans mise en concurrence à un opérateur interne. Toutefois, afin d'assurer des conditions de concurrence équitables, cette faculté de fourniture autonome doit être strictement encadrée. Le contrôle requis devrait être exercé par l'autorité compétente ou par le groupement d'autorités compétentes fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, collectivement ou par l'intermédiaire de ses membres. Par ailleurs, une autorité compétente fournissant ses propres services de transport ou un opérateur interne ne devraient pas être autorisés à participer à une procédure de mise en concurrence ne relevant pas du territoire de l'autorité en question. L'autorité contrôlant l'opérateur interne devrait également avoir la possibilité d'interdire à celui-ci de participer à une procédure de mise en concurrence organisée sur son territoire. Les restrictions imposées aux activités d'un opérateur interne ne portent pas atteinte à la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public lorsqu'ils concernent le transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires, tels que le métro ou le tramway. En outre, l'attribution directe de contrats concernant les services de chemin de fer lourd ne porte pas atteinte à la faculté qu'ont les autorités compétentes d'attribuer, à un opérateur interne, des contrats de service public de transport de voyageurs relatifs à d'autres modes ferroviaires, tels que le métro et le tramway.
- (19) Le recours à la sous-traitance peut contribuer à accroître l'efficacité des transports publics de voyageurs et rend possible la participation d'autres entreprises que l'opérateur de service public auquel a été attribué le contrat de service public. Toutefois, en vue d'optimiser l'utilisation des fonds publics, les autorités compétentes devraient pouvoir déterminer les modalités de sous-traitance de leurs services publics de transport de voyageurs, en particulier lorsque les services sont fournis par un opérateur interne. En outre, il ne devrait pas être interdit à un sous-traitant de participer à des mises en concurrence sur le territoire de toute autorité compétente. La sélection d'un sous-traitant par l'autorité compétente ou son opérateur interne doit être effectuée en conformité avec le droit communautaire.
- (20) Lorsqu'une autorité publique choisit de confier une mission de service d'intérêt général à un tiers, elle doit choisir l'opérateur de service public dans le respect du droit communautaire des marchés publics et des concessions, tel qu'il découle des articles 43 à 49 du traité, ainsi que des principes de transparence et d'égalité de traitement. En particulier, les dispositions du présent règlement s'entendent sans préjudice des obligations applicables aux autorités publiques, lorsque les contrats de service public relèvent de leur champ d'application.

(¹) JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

- (21) Il convient de garantir une protection juridique effective non seulement pour les marchés attribués qui relèvent du champ d'application de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽¹⁾ et de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services ⁽²⁾, mais également pour les autres marchés attribués en vertu du présent règlement. Une procédure de révision effective est nécessaire et devrait être comparable aux procédures applicables aux termes de la directive 89/665/CEE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux ⁽³⁾ et de la directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications ⁽⁴⁾, selon le cas.
- (22) Certaines mises en concurrence obligent les autorités compétentes à définir et à décrire des systèmes complexes. Ces autorités devraient, par conséquent, être habilitées, lorsqu'elles attribuent des contrats dans de tels cas, à en négocier les détails avec une partie ou l'ensemble des éventuels opérateurs de services publics après la soumission des offres.
- (23) Les mises en concurrence en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires lorsque le contrat porte sur des sommes ou des distances peu importantes. À cet égard, des sommes ou des distances plus élevées devraient permettre aux autorités compétentes de tenir compte des intérêts spécifiques des petites et moyennes entreprises. Les autorités compétentes ne devraient pas être autorisées à fractionner les contrats ou les réseaux afin d'échapper à l'obligation d'organiser une mise en concurrence.
- (24) En cas de risque d'interruption de la fourniture des services, les autorités compétentes devraient être habilitées à instaurer des mesures d'urgence à court terme en attendant l'attribution d'un nouveau contrat de service public qui soit conforme à toutes les conditions d'attribution du présent règlement.
- (25) Le transport public de voyageurs par chemin de fer pose des questions particulières liées à la lourdeur des investissements et au coût des infrastructures. En mars 2004, la Commission a présenté une proposition de modification de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾, pour assurer à toute entreprise ferroviaire communautaire un accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de voyageurs. Le présent règlement n'a pas pour but de poursuivre l'ouverture du marché des services ferroviaires, mais d'instaurer un cadre légal en matière d'octroi de compensation et/ou de droits exclusifs pour les contrats de service public.
- (26) S'agissant des services publics, le présent règlement permet à chaque autorité compétente, dans le cadre d'un contrat de service public, de choisir son opérateur de services publics de transport de voyageurs. Compte tenu de la diversité de l'organisation territoriale des différents États membres en la matière, il est justifié de permettre aux autorités compétentes d'attribuer directement les contrats de service public de transport par chemin de fer.
- (27) Les compensations accordées par les autorités compétentes pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public devraient être calculées de manière à éviter toute surcompensation. Lorsqu'une autorité compétente prévoit d'attribuer un contrat de service public sans mise en concurrence, elle devrait également respecter des règles détaillées assurant l'adéquation du montant des compensations et reflétant un souci d'efficacité et de qualité des services.
- (28) En tenant dûment compte, dans le système de calcul prévu à l'annexe, des effets que le respect des obligations de service public peut avoir sur la demande de services publics de transport de voyageurs, l'autorité compétente et l'opérateur de service public peuvent prouver que toute surcompensation a été évitée.
- (29) En vue de l'attribution des contrats de service public, à l'exception des mesures d'urgence et des contrats concernant de petites distances, les autorités compétentes devraient prendre les mesures de publicité nécessaires et faire savoir, au moins un an à l'avance, qu'elles ont l'intention d'attribuer de tels contrats afin de permettre aux éventuels opérateurs de services publics de réagir.
- (30) Les contrats de service public attribués directement devraient faire l'objet d'une plus grande transparence.

⁽¹⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 107).

⁽²⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil.

⁽³⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 33. Directive modifiée par la directive 92/50/CEE (JO L 209 du 24.7.1992, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 76 du 23.3.1992, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE.

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

- (31) Étant donné que les autorités compétentes et les opérateurs de services publics auront besoin de temps pour s'adapter aux dispositions du présent règlement, il convient de prévoir des régimes transitoires. En vue de l'attribution progressive de contrats de service public conformément au présent règlement, les États membres devraient présenter à la Commission un rapport sur l'état des travaux dans les six mois suivant la première moitié de la période transitoire. La Commission peut proposer des mesures appropriées sur la base de ces rapports.
- (32) Pendant la période transitoire, l'application des dispositions du présent règlement par les autorités compétentes peut s'effectuer à des moments différents. Il se pourrait donc qu'au cours de cette période, des opérateurs de service public provenant de marchés non encore soumis aux dispositions du présent règlement soumissionnent pour des contrats de service public sur des marchés ouverts plus rapidement à la concurrence régulée. Pour prévenir, par une action proportionnée, tout déséquilibre dans l'ouverture du marché des transports publics, les autorités compétentes devraient pouvoir refuser, au cours de la seconde moitié de la période transitoire, les offres soumises par les entreprises dont plus de la moitié de la valeur des services publics de transport qu'elles fournissent n'est pas attribuée conformément au présent règlement, à condition qu'il n'y ait pas de discrimination et que la décision ait été prise avant la mise en concurrence.
- (33) Aux points 87 à 95 de son arrêt *Altmark Trans GmbH*, du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00 ⁽¹⁾, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que la compensation de service public ne constitue pas un avantage au sens de l'article 87 du traité, sous réserve que quatre conditions cumulatives soient réunies. Lorsque ces conditions ne sont pas réunies, et que les critères généraux d'applicabilité de l'article 87, paragraphe 1, du traité sont satisfaits, la compensation liée à des obligations de service public constitue une aide d'État et relève des articles 73, 86, 87 et 88 du traité.
- (34) Des compensations de service public peuvent se révéler nécessaires dans le secteur du transport terrestre de voyageurs afin que les entreprises chargées d'assurer un service public fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. Ces compensations peuvent être compatibles avec le traité, en application de son article 73, sous certaines conditions. D'une part, elles doivent être attribuées pour assurer la prestation de services qui sont des services d'intérêt général au sens du traité. D'autre part, afin d'éviter des distorsions injustifiées de la concurrence, elles ne sauraient dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
- (35) Les compensations accordées par les autorités compétentes en conformité avec les dispositions du présent règlement peuvent, par conséquent, être exemptées de la notification préalable de l'exigence prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité.
- (36) Le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 1191/69, qui devrait, par conséquent, être abrogé. Pour les services publics de transport de marchandises, une période transitoire de trois ans facilitera la suppression progressive de compensations qui ne sont pas autorisées par la Commission conformément aux articles 73, 86, 87 et 88 du traité. Toute compensation accordée en liaison avec la fourniture de services publics de transport de voyageurs autres que ceux visés par le présent règlement qui risque de constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, devrait respecter les dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, y compris toute interprétation pertinente par la Cour de justice des Communautés européennes, en particulier dans son arrêt rendu dans l'affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Lorsqu'elle examine de tels cas, la Commission devrait, par conséquent, appliquer des principes similaires à ceux définis dans le présent règlement ou, le cas échéant, dans d'autres actes législatifs relevant du domaine des services d'intérêt économique général.
- (37) Le champ d'application du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽²⁾ est couvert par le présent règlement. Ledit règlement, jugé obsolète, limite en outre l'application de l'article 73 du traité et n'offre pas de base juridique appropriée pour autoriser les programmes d'investissement actuels, en particulier en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il convient donc de l'abroger pour permettre d'appliquer l'article 73 du traité de manière adaptée à l'évolution permanente du secteur concerné, sans préjudice du présent règlement et du règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer ⁽³⁾. En vue de faciliter encore davantage l'application des règles communautaires pertinentes, la Commission proposera des lignes directrices relatives aux aides d'État en faveur des investissements dans le secteur du chemin de fer, y compris les investissements dans les infrastructures en 2007.
- (38) La Commission devrait présenter un rapport afin d'évaluer la mise en œuvre du présent règlement et l'évolution de la fourniture des services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, notamment la qualité des services publics de transport de voyageurs et les conséquences de l'attribution directe des contrats de service public. Ce rapport peut, si nécessaire, être accompagné de propositions appropriées en vue de la modification du présent règlement,

⁽²⁾ JO L 130 du 15.6.1970, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).

⁽³⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

⁽¹⁾ Recueil 2003, p. I-7747.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir.

À cette fin, le présent règlement définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public.

2. Le présent règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route, à l'exception des services qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement au transport public de voyageurs par voie navigable et, sans préjudice du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ⁽¹⁾, par voie maritime nationale.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux concessions de travaux publics au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/17/CE ou de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2004/18/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «transports publics de voyageurs», les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence;
- b) «autorité compétente», toute autorité publique, ou groupe-ment d'autorités publiques, d'un ou de plusieurs États mem-bres, qui a la faculté d'intervenir dans les transports publics de voyageurs dans une zone géographique donnée, ou tout organe investi d'un tel pouvoir;

- c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale;
- d) «opérateur de service public», toute entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des servi-ces publics de transport de voyageurs ou tout organisme public qui fournit des services publics de transport de voyageurs;
- e) «obligation de service public», l'exigence définie ou détermi-née par une autorité compétente en vue de garantir des ser-vices d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie;
- f) «droit exclusif», droit habilitant un opérateur de service public à exploiter certains services publics de transport de voyageurs sur une ligne, un réseau ou dans une zone donnés, à l'exclu-sion de tout autre opérateur de service public;
- g) «compensation de service public», tout avantage, notamment financier, octroyé, sur fonds publics, directement ou indirectement par une autorité compétente pendant la période de mise en œuvre d'une obligation de service public ou lié à cette période;
- h) «attribution directe», attribution d'un contrat de service public à un opérateur de service public donné en l'absence de toute procédure de mise en concurrence préalable;
- i) «contrat de service public», un ou plusieurs actes juridique-ment contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploita-tion des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public. Selon le droit des États membres, le contrat peut également consister en une décision arrêtée par l'autorité compétente qui:
 - prend la forme d'un acte individuel législatif ou régle-mentaire, ou
 - contient les conditions dans lesquelles l'autorité compé-tente elle-même fournit les services ou confie la fourni-ture de ces services à un opérateur interne;
- j) «opérateur interne», une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale com-pétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services;

⁽¹⁾ JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

- k) «valeur», la valeur d'un service, d'une ligne, d'un contrat de service public ou d'un régime de compensation pour les transports publics de voyageurs, correspondant à la rémunération totale, hors TVA, du ou des opérateurs de services publics, y compris la compensation, quelle qu'en soit la nature, versée par les autorités publiques et les recettes provenant de la vente des titres de transport qui ne sont pas reversées à l'autorité compétente en question;
- l) «règle générale», mesure qui s'applique sans discrimination à tous les services publics de transport de voyageurs d'un même type dans une zone géographique donnée où une autorité compétente est responsable;
- m) «services intégrés de transports publics de voyageurs», des services de transport en correspondance dans une zone géographique déterminée comprenant un service unique d'information, de billetterie et d'horaires.
- b) établissent à l'avance, de façon objective et transparente:
- i) les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée, et
 - ii) la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés,

de manière à éviter toute surcompensation. Dans le cas des contrats de service public attribués conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'opérateur de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable;

Article 3

Contrats de service public et règles générales

1. Lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle le fait dans le cadre d'un contrat de service public.

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

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

Article 4

Contenu obligatoire des contrats de service public et des règles générales

1. Les contrats de service public et les règles générales:
- a) définissent clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées;

- c) définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services. Ces coûts peuvent comprendre notamment les coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance et de réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires au fonctionnement des services de transport de voyageurs, des coûts fixes et une rémunération appropriée du capital.

2. Les contrats de service public et les règles générales définissent les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'autorité compétente ou partagées entre eux.

3. La durée des contrats de service public est limitée et ne dépasse pas dix ans pour les services d'autobus et d'autocar et quinze ans pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer ou autres modes ferroviaires. La durée des contrats de service public portant sur plusieurs modes de transport est limitée à quinze ans si les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50 % de la valeur des services en question.

4. Si nécessaire, compte tenu des conditions d'amortissement des actifs, la durée du contrat de service public peut être allongée de 50 % au maximum si l'opérateur de service public fournit des actifs à la fois significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport de voyageurs qui font l'objet du contrat de service public et principalement liés aux services de transport de voyageurs objets de ce contrat.

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

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

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

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

7. Les documents de mise en concurrence et les contrats de service public précisent de manière transparente si, et si oui dans quelle mesure, la sous-traitance peut être envisagée. En cas de sous-traitance, l'opérateur chargé de la gestion et de l'exécution du service public de transport de voyageurs conformément au présent règlement est tenu d'exécuter lui-même une partie importante du service public de transport de voyageurs. Un contrat de service public couvrant en même temps la conception, l'établissement et le fonctionnement de services publics de transport de voyageurs peut autoriser la sous-traitance complète de l'exécution de ces services. Le contrat de service public fixe, conformément au droit national et au droit communautaire, les conditions applicables à la sous-traitance.

Article 5

Attribution des contrats de service public

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les paragraphes 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas.

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

a) aux fins de déterminer si l'autorité locale compétente exerce un tel contrôle, il est tenu compte d'éléments tels que le niveau de représentation au sein des organes d'administration, de direction ou de surveillance, les précisions y relatives dans les statuts, la propriété ainsi que l'influence et le contrôle effectifs sur les décisions stratégiques et sur les décisions individuelles de gestion. Conformément au droit communautaire, la détention à 100 % du capital par l'autorité publique compétente, en particulier dans le cas de partenariats publics-privés, n'est pas une condition obligatoire pour établir un contrôle au sens du présent paragraphe, pour autant que le secteur public exerce une influence dominante et que le contrôle puisse être établi sur la base d'autres critères;

b) le présent paragraphe est applicable à condition que l'opérateur interne et toute entité sur laquelle celui-ci a une influence, même minime, exercent leur activité de transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité locale compétente, nonobstant d'éventuelles lignes sortantes et autres éléments accessoires à cette activité se prolongeant sur le territoire d'autorités locales compétentes voisines, et ne participent pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente;

c) nonobstant le point b), un opérateur interne peut participer à des mises en concurrence équitables pendant les deux années qui précèdent le terme du contrat de service public qui lui a été attribué directement, à condition qu'ait été prise une décision définitive visant à soumettre les services de transport de voyageurs faisant l'objet du contrat de l'opérateur interne à une mise en concurrence équitable et que l'opérateur interne n'ait conclu aucun autre contrat de service public attribué directement;

d) en l'absence d'autorité locale compétente, les points a), b) et c) s'appliquent à une autorité nationale agissant au bénéfice d'une zone géographique qui n'est pas nationale, à condition que l'opérateur interne ne participe pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés à l'extérieur de la zone pour laquelle le contrat de service public a été attribué;

e) si la sous-traitance au titre de l'article 4, paragraphe 7, est envisagée, l'opérateur interne est tenu d'assurer lui-même la majeure partie du service public de transport de voyageurs.

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

4. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 1 000 000 EUR ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

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

5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. Cette mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel 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.

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

7. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les décisions prises en application des paragraphes 2 à 6 puissent être réexaminées efficacement et rapidement, sur demande de toute personne ayant ou ayant eu intérêt à obtenir un contrat particulier et ayant été lésée par une infraction alléguée ou risquant de l'être, au motif que lesdites décisions sont contraires au droit communautaire ou aux règles nationales d'exécution de celui-ci.

Si les organes chargés des procédures de réexamen n'ont pas un caractère judiciaire, leurs décisions sont toujours motivées par écrit. En outre, dans ce cas, des mesures sont prises pour que toute mesure illégale alléguée émanant de l'organe de réexamen ou toute allégation d'irrégularité dans l'exercice des compétences qui lui sont conférées puissent faire l'objet d'un contrôle judiciaire ou d'un contrôle par un autre organe, celui-ci devant être une juridiction au sens de l'article 234 du traité et indépendant à la fois de l'autorité contractante et de l'organe de réexamen.

Article 6

Compensation de service public

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

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

Article 7

Publication

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

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

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

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

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

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

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

- a) nom de la partie contractante, structure de son capital et, le cas échéant, nom de l'organe ou des organes de contrôle légal;
- b) durée du contrat de service public;
- c) description des services de transport de voyageurs à exécuter;
- d) description des paramètres de calcul de la compensation financière;
- e) objectifs de qualité, tels que la ponctualité et la fiabilité, ainsi que primes et pénalités applicables;
- f) conditions relatives aux actifs essentiels.

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

Article 8

Transition

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

2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de services publics de transport par chemin de fer ou par route est conforme à l'article 5 à partir du 3 décembre 2019. Au cours de cette période transitoire, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant notamment les capacités de transport.

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

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

- a) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- b) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable;
- c) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- d) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable.

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

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

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

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

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

Article 9

Compatibilité avec le traité

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

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

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

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

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

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

Article 10

Abrogation

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

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

Article 11

Rapports

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

Article 12

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 3 décembre 2009.

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

ANNEXE

Règles applicables à la compensation dans les cas évoqués à l'article 6, paragraphe 1

1. La compensation liée à des contrats de service public attribués directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou celle liée à une règle générale doit être calculée conformément aux règles établies dans la présente annexe.
2. La compensation ne peut pas excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public. Les incidences sont évaluées en comparant la situation où l'obligation de service public est remplie avec la situation qui aurait existé si l'obligation n'avait pas été remplie. Pour calculer l'incidence financière nette, l'autorité compétente s'inspire de la formule suivante:

Coûts occasionnés par une obligation de service public ou un ensemble d'obligations de service public imposées par la ou les autorités compétentes et figurant dans un contrat de service public et/ou dans une règle générale,

moins toute incidence financière positive générée au sein du réseau exploité au titre de l'obligation ou des obligations de service public en question,

moins les recettes tarifaires ou toute autre recette générée lors de l'exécution de l'obligation ou des obligations de service public en question,

plus un bénéfice raisonnable,

égal à une incidence financière nette.

3. Le respect de l'obligation de service public peut avoir un impact sur les éventuelles activités de transport d'un opérateur dépassant le cadre de l'obligation ou des obligations de service public en question. Afin d'éviter toute surcompensation ou absence de compensation, le calcul de l'incidence financière nette tient par conséquent compte des incidences financières quantifiables sur les réseaux concernés de l'opérateur.
4. Le calcul des coûts et des recettes doit être effectué en conformité avec les règles comptables et fiscales en vigueur.
5. Afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de service de transports publics, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité desdits services publics doit être séparée, de façon à satisfaire au moins aux conditions suivantes:
 - les comptes d'exploitation correspondant à chacune de ces activités doivent être séparés et la part des actifs correspondants et les coûts fixes doivent être affectés selon les règles comptables et fiscales en vigueur,
 - tous les coûts variables, une contribution adéquate aux coûts fixes et un bénéfice raisonnable liés à toute autre activité de l'opérateur de service public ne peuvent en aucun cas être imputés au service public en question,
 - les coûts du service public doivent être équilibrés par les recettes d'exploitation et les versements des autorités publiques, sans transfert possible des recettes vers un autre secteur d'activité de l'opérateur de service public.
6. Par «bénéfice raisonnable», on entend un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un État membre donné, et qui prend en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de service public du fait de l'intervention de l'autorité publique.

-
7. La méthode de compensation doit inciter au maintien ou au développement:
- d'une gestion efficace par l'opérateur de service public, qui puisse être objectivement appréciée, et
 - de la fourniture de services de transport de voyageurs d'un niveau de qualité suffisant.
-