

RÈGLEMENT (UE) 2016/2338 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 14 décembre 2016****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****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le transport ferroviaire a le potentiel de se développer et d'augmenter sa part modale pour jouer un rôle majeur au sein d'un système durable de transports et de mobilité, créant ainsi de nouvelles perspectives d'investissements et de nouveaux emplois. La croissance des services de transport de voyageurs par chemin de fer n'a toutefois pas évolué au même rythme que d'autres modes de transport.
- (2) Le marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer de l'Union est ouvert à la concurrence depuis 2010. De plus, certains États membres ont ouvert leurs services nationaux de transport de voyageurs à la concurrence, soit en instaurant des droits d'accès libre, soit en lançant des appels d'offres pour des contrats de service public, soit en recourant à ces deux formules. L'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer devrait avoir un impact positif sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen, avec à la clé de meilleurs services pour les usagers.
- (3) Dans son livre blanc sur les transports du 28 mars 2011, la Commission a annoncé son intention d'achever le marché intérieur des services ferroviaires, en levant les entraves techniques, administratives et juridiques qui empêchent l'entrée sur le marché ferroviaire.
- (4) L'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen devrait contribuer au développement du transport ferroviaire en tant qu'alternative crédible à d'autres modes de transport, notamment en matière de prix et de qualité.
- (5) Un objectif spécifique du présent règlement est d'améliorer la qualité, la transparence, l'efficacité et les performances des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer.
- (6) Les services au niveau transfrontalier fournis dans le cadre des contrats de service public, y compris les services publics de transport couvrant des besoins de transport au niveau local ou régional, devraient faire l'objet d'un accord des autorités compétentes des États membres sur le territoire desquels ces services sont fournis.

⁽¹⁾ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 26 février 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 17 octobre 2016 (JO C 430 du 22.11.2016, p. 4). Position du Parlement européen du 14 décembre 2016 (non encore parue au Journal officiel).

- (7) Les autorités compétentes devraient définir les spécifications des obligations de service public applicables aux transports publics de voyageurs. Ces spécifications devraient être compatibles avec les objectifs stratégiques fixés dans les documents exposant la politique en matière de transports publics dans les États membres.
- (8) Les spécifications des obligations de service public applicables aux transports publics de voyageurs devraient, dans la mesure du possible, produire des effets de réseau positifs, notamment pour ce qui est de l'amélioration de la qualité des services, de la cohésion sociale et territoriale ou de l'efficacité globale du système de transports publics.
- (9) Les obligations de service public devraient être cohérentes avec la politique en matière de transports publics. Cela n'autorise toutefois pas les autorités compétentes à bénéficier d'un montant de financement spécifique.
- (10) Lors de l'élaboration des documents exposant la politique en matière de transports publics, les parties prenantes concernées devraient être consultées conformément au droit national. Parmi ces parties prenantes pourraient figurer les opérateurs de transport, les gestionnaires de l'infrastructure, les organisations de travailleurs et les représentants des usagers des services publics de transports.
- (11) En ce qui concerne les contrats de service public qui ne sont pas attribués dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, l'exécution des obligations de service public par les opérateurs de services publics devrait être compensée de manière appropriée, afin de garantir la viabilité financière à long terme des services publics de transport de voyageurs conformément aux exigences fixées par la politique en matière de transports publics. Cette compensation devrait notamment promouvoir le maintien ou le développement d'une gestion efficace par l'opérateur de service public et la fourniture de services de transport de voyageurs d'un niveau de qualité suffisamment élevé.
- (12) Dans le cadre de l'établissement de l'espace ferroviaire unique européen, les États membres devraient garantir un niveau adéquat de protection sociale au personnel des opérateurs de services publics.
- (13) En vue d'une intégration appropriée des exigences dans le domaine social et celui du travail dans les procédures d'attribution de contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs, les opérateurs de services publics devraient, dans le cadre de l'exécution de contrats de service public, se conformer aux obligations relevant du droit social et du droit du travail applicables dans l'État membre où le contrat de service public est attribué et qui découlent de lois, de règlements et de décisions, tant au niveau national qu'à celui de l'Union, ainsi que de conventions collectives applicables, à condition que ces règles nationales, ainsi que leur application, soient conformes au droit de l'Union.
- (14) Lorsque les États membres exigent que le personnel recruté par l'opérateur précédent soit transféré au nouvel opérateur de service public retenu, ce personnel devrait se voir octroyer les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu un transfert au sens de la directive 2001/23/CE du Conseil ⁽¹⁾. Les États membres devraient être libres d'adopter de telles dispositions.
- (15) Les autorités compétentes devraient mettre à la disposition de toutes les parties intéressées des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre de procédures de mise en concurrence, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles.
- (16) L'obligation faite à une autorité compétente de fournir à toutes les parties intéressées des informations essentielles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence ne devrait pas s'étendre à la création d'informations supplémentaires lorsque ces informations n'existent pas.
- (17) Afin de tenir compte de la diversité des modes d'organisation territoriale et politique des États membres, un contrat de service public peut être attribué par une autorité compétente qui regroupe plusieurs autorités publiques. Dans de telles circonstances, des règles claires devraient définir le rôle de chaque autorité publique dans la procédure d'attribution du contrat de service public.
- (18) Compte tenu de la diversité des structures administratives des États membres, lorsqu'un contrat de fourniture de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer est directement attribué par un groupe d'autorités locales compétentes, il appartient aux États membres de déterminer quelles autorités locales sont compétentes pour ce qui est des «agglomérations urbaines» et des «zones rurales».

⁽¹⁾ 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 (JO L 82 du 22.3.2001, p. 16).

- (19) Les contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer devraient être attribués sur la base d'une procédure de mise en concurrence, sauf dans les cas énoncés dans le présent règlement.
- (20) Les procédures de mise en concurrence des contrats de service public devraient être ouvertes à tout opérateur, être équitables et respecter les principes de transparence et de non-discrimination.
- (21) Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer sont attribués sur la base d'une mise en concurrence, de nouveaux contrats peuvent être attribués directement, pour une période de temps limitée, afin de veiller à ce que ces services soient fournis de la manière la plus efficace possible au regard des coûts. Ces contrats ne devraient pas être renouvelés pour couvrir des obligations de service public identiques ou similaires.
- (22) Lorsque seul un opérateur a manifesté son intérêt à la suite de la publication de l'avis informant de l'intention d'organiser une procédure de mise en concurrence, les autorités compétentes peuvent entamer des négociations avec l'opérateur en question afin d'attribuer le contrat sans publication ultérieure d'une procédure d'appels d'offres ouverte.
- (23) Les plafonds de minimis applicables aux contrats de service public attribués directement devraient être adaptés de manière à rendre compte des volumes et des coûts unitaires plus élevés rencontrés dans les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer en comparaison avec d'autres modes de transport couverts par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Il convient également d'appliquer des plafonds plus élevés aux services publics de transport de voyageurs lorsque le chemin de fer représente plus de 50 % de la valeur des services en question.
- (24) L'établissement de l'espace ferroviaire unique européen nécessite des règles communes applicables à l'attribution des contrats de service public dans ce secteur, tout en tenant compte des circonstances propres à chaque État membre.
- (25) Lorsque certaines conditions liées à la nature et à la structure du marché ferroviaire ou du réseau ferroviaire sont remplies, les autorités compétentes devraient pouvoir attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux.
- (26) Les autorités compétentes peuvent prendre des mesures pour accroître la concurrence entre entreprises ferroviaires en limitant le nombre de contrats attribués à une même entreprise ferroviaire.
- (27) Les États membres devraient veiller à ce que leurs systèmes juridiques prévoient la possibilité de faire évaluer par un organisme indépendant les décisions de l'autorité compétente d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer sur la base d'une approche fondée sur les performances. Cela pourrait avoir lieu dans le cadre d'un contrôle juridictionnel.
- (28) Lorsqu'elles préparent des procédures de mise en concurrence, les autorités compétentes devraient évaluer s'il convient de prendre des mesures pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant ferroviaire adapté. Les autorités compétentes devraient rendre public ce rapport d'évaluation.
- (29) Il convient que certains aspects essentiels des futures procédures d'appels d'offres pour des contrats de service public soient totalement transparents, de façon à permettre une réponse du marché qui soit mieux organisée.
- (30) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 1370/2007 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1) à l'article 1^{er}, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«Sous réserve de l'accord des autorités compétentes des États membres sur le territoire desquels les services sont fournis, les obligations de service public peuvent concerner des services publics de transport au niveau transfrontalier, y compris ceux qui couvrent des besoins de transport au niveau local et régional.»

⁽¹⁾ 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 (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

2) à l'article 2, le point suivant est inséré:

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

3) l'article suivant est inséré:

«Article 2 bis

Spécifications des obligations de service public

1. L'autorité compétente définit les spécifications des obligations de service public applicables à la fourniture de services publics de transport de voyageurs et leur champ d'application conformément à l'article 2, point e). Cela inclut la possibilité de regrouper des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas ces coûts.

Lorsqu'elle définit ces spécifications et leur champ d'application, l'autorité compétente respecte dûment le principe de proportionnalité, conformément au droit de l'Union.

Les spécifications sont cohérentes avec les objectifs stratégiques fixés dans les documents exposant la politique en matière de transports publics des États membres.

Le contenu et le format des documents exposant la politique en matière de transports publics ainsi que les procédures régissant la consultation des parties prenantes concernées sont déterminés conformément au droit national.

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

- a) atteindre les objectifs de la politique en matière de transports publics d'une manière efficace au regard des coûts; et
- b) soutenir financièrement la fourniture de services publics de transport de voyageurs conformément aux exigences fixées sur le long terme dans la politique en matière de transports publics.»

4) l'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

- «a) établissent clairement les obligations de service public, définies dans le présent règlement et spécifiées conformément à son article 2 bis, dont l'opérateur de service public doit s'acquitter, ainsi que les zones géographiques concernées;
- 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 de contrats de service public qui ne sont pas attribués conformément à l'article 5, paragraphe 1, 3 ou 3 ter, ces paramètres sont déterminés de façon à ce qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'opérateur de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable;»

b) les paragraphes suivants sont insérés:

«4 bis. Dans le cadre de l'exécution de contrats de service public, les opérateurs de services publics se conforment aux obligations applicables en matière de droit social et de droit du travail établies par le droit de l'Union, le droit national ou des conventions collectives.

4^{ter}. La directive 2001/23/CE s'applique à un changement d'opérateur de service public lorsque ce changement constitue un transfert d'entreprise au sens de ladite directive.»

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité et normes sociales, ou qu'ils établissent des critères sociaux et qualitatifs, ces normes et critères figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public. Dans le respect de la directive 2001/23/CE, ces documents de mise en concurrence et ces contrats de service public contiennent également, lorsque cela est pertinent, des informations sur les droits et les obligations ayant trait au transfert du personnel recruté par l'opérateur précédent.»

d) le paragraphe suivant est ajouté:

«8. Les contrats de service public exigent de l'opérateur qu'il fournisse à l'autorité compétente les informations essentielles pour l'attribution des contrats de service public, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles. Les autorités compétentes mettent à la disposition de toutes les parties intéressées des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles. Ces informations portent notamment sur le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes liés au service public de transport de voyageurs couvert par la procédure de mise en concurrence, et des précisions sur les spécifications de l'infrastructure pertinentes pour l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant requis, et permettent aux parties intéressées de préparer des plans d'exploitation bien étayés. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire assistent les autorités compétentes pour la fourniture de toutes les spécifications de l'infrastructure pertinentes. Le non-respect des dispositions énoncées ci-dessus est soumis au contrôle juridictionnel prévu à l'article 5, paragraphe 7.»

5) l'article 5 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, les termes introductifs sont remplacés par le texte suivant:

«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.

Dans le cas de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, le groupement d'autorités visé au premier alinéa ne peut être composé que d'autorités compétentes locales dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale. Le service public de transport de voyageurs ou le contrat de service public visé au premier à alinéa ne peut couvrir que les besoins en transports d'agglomérations urbaines ou de zones rurales, ou les deux.

Lorsqu'une autorité compétente locale prend une telle décision, les dispositions suivantes s'appliquent:»

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public par voie de procédure de mise en concurrence, sauf dans les cas visés aux paragraphes 3 bis, 4, 4 bis, 4^{ter}, 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.»

c) les paragraphes suivants sont insérés:

«3 bis. Sauf interdiction en vertu du droit national, pour les contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer attribués dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, l'autorité compétente peut, pour une période de temps limitée, décider d'attribuer directement de nouveaux contrats lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par des circonstances exceptionnelles. Ces circonstances exceptionnelles incluent les situations dans lesquelles:

— un certain nombre de procédures de mise en concurrence organisées par l'autorité compétente ou d'autres autorités compétentes sont déjà en cours et pourraient affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le contrat fait l'objet d'une mise en concurrence, ou

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

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

La durée des contrats attribués en application du présent paragraphe est proportionnée à la circonstance exceptionnelle concernée et ne dépasse en aucun cas cinq ans.

L'autorité compétente publie ces contrats. Ce faisant, elle tient compte de la protection légitime des informations commerciales confidentielles et des intérêts commerciaux.

Le contrat ultérieur qui porte sur les mêmes obligations de service public n'est pas attribué sur la base de la présente disposition.

3 *ter*. Conformément au paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent décider d'appliquer la procédure suivante:

Les autorités compétentes peuvent rendre publique leur intention d'attribuer un contrat de service public relatif à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer en publiant un avis d'information au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

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

Si, à l'expiration de ce délai:

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

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

d) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public:

- a) dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 1 000 000 EUR ou, dans le cas d'un contrat de service public incluant des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, moins de 7 500 000 EUR; ou
- b) qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs ou, dans le cas d'un contrat de service public incluant des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, moins de 500 000 kilomètres.

Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de vingt-trois véhicules routiers, ces plafonds 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.»

e) les paragraphes suivants sont insérés:

«4 bis. Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer:

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

Sur cette base, l'autorité compétente publie une décision motivée et en informe la Commission dans le mois qui suit sa publication. L'autorité compétente peut procéder à l'attribution du contrat.

Les États membres pour lesquels, au 24 décembre 2017, le volume maximal annuel du marché est inférieur à 23 millions de trains-km et qui disposent d'une seule autorité compétente au niveau national et d'un seul contrat de service public couvrant l'ensemble du réseau sont réputés remplir les conditions visées au point a). Lorsque l'autorité compétente de l'un de ces États membres décide d'attribuer directement un contrat de service public, l'État membre concerné en informe la Commission. Le Royaume-Uni peut décider d'appliquer le présent alinéa à l'Irlande du Nord.

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

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

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

L'autorité compétente procède à des évaluations périodiques afin de déterminer si l'entreprise ferroviaire a atteint ses objectifs en ce qui concerne les exigences en matière de performances stipulées dans le contrat, et publie les résultats de son évaluation. Ces évaluations périodiques ont lieu au moins tous les cinq ans. L'autorité compétente prend des mesures appropriées en temps utile, y compris l'imposition de sanctions contractuelles efficaces et dissuasives, lorsque les améliorations requises sur le plan de la qualité des services ou du rapport coût-efficacité, ou des deux, ne sont pas apportées. L'autorité compétente peut, à tout moment, suspendre ou résilier, en tout ou partie, le contrat attribué en application de la présente disposition, lorsque l'opérateur ne parvient pas à se conformer aux exigences en matière de performances.

4 ter. Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer lorsqu'ils portent uniquement sur les services de transport ferroviaire de voyageurs par un opérateur qui gère simultanément la totalité ou la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle les services sont fournis, lorsque cette infrastructure ferroviaire est exclue de l'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 et 13 ainsi que du chapitre IV de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil (*), conformément à l'article 2, paragraphe 3, point a) ou b), de ladite directive.

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

Les contrats attribués conformément au présent paragraphe et au paragraphe 4 bis font l'objet d'une publication, tout en tenant compte de la protection légitime des informations commerciales confidentielles et des intérêts commerciaux.

(*) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).»

f) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre des mesures d'urgence.

Les mesures d'urgence prennent 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. La période pour laquelle un contrat est, au titre de mesures d'urgence, attribué, prorogé ou imposé ne dépasse pas une durée de deux ans.»

g) le paragraphe suivant est inséré:

«6 bis. Les autorités compétentes peuvent, pour accroître la concurrence entre entreprises ferroviaires, décider que les contrats relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer couvrant les différentes parties d'un même réseau ou ensemble de lignes doivent être attribués à des entreprises ferroviaires différentes. À cette fin, les autorités compétentes peuvent décider, avant de lancer la procédure de mise en concurrence, de limiter le nombre de contrats pouvant être attribués à une même entreprise ferroviaire.»

h) au paragraphe 7, l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Dans les cas visés aux paragraphes 4 bis et 4 ter, ces mesures comportent la possibilité de demander que la décision motivée prise par l'autorité compétente fasse l'objet d'une évaluation par un organisme indépendant désigné par l'État membre concerné. Les résultats de cette évaluation sont mis à la disposition du public conformément au droit national.»

6) l'article suivant est inséré:

«Article 5 bis

Matériel roulant ferroviaire

1. En prévision du lancement d'une procédure de mise en concurrence, les autorités compétentes évaluent s'il convient de prendre des mesures pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté. Cette évaluation tient compte de la présence, sur le marché concerné, de sociétés de location de matériel roulant ou d'autres acteurs du marché proposant la location de matériel roulant. Le rapport d'évaluation est rendu public.

2. Les autorités compétentes peuvent décider, conformément à leur droit national et dans le respect des règles relatives aux aides d'État, de prendre des mesures appropriées pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté. Parmi ces mesures peuvent figurer:

- a) l'acquisition par l'autorité compétente de matériel roulant utilisé aux fins de l'exécution du contrat de service public en vue de le mettre à la disposition de l'opérateur de service public retenu au prix du marché ou dans le cadre du contrat de service public en application de l'article 4, paragraphe 1, point b), de l'article 6 et, le cas échéant, de l'annexe;
- b) la fourniture par l'autorité compétente d'une garantie pour le financement du matériel roulant utilisé pour l'exécution du contrat de service public au prix du marché ou dans le cadre du contrat de service public en application de l'article 4, paragraphe 1, point b), de l'article 6 et, le cas échéant, de l'annexe, y compris une garantie couvrant le risque lié à la valeur résiduelle;
- c) un engagement pris par l'autorité compétente dans le contrat de service public de reprendre le matériel roulant au prix du marché et à des conditions financières prédéfinies à la fin du contrat; ou
- d) une coopération avec d'autres autorités compétentes afin de disposer d'un plus large parc de matériel roulant.

3. Si le matériel roulant est mis à la disposition d'un nouvel opérateur de transport public, l'autorité compétente inclut dans les documents de mise en concurrence toutes les informations dont elle dispose sur le coût de l'entretien du matériel roulant et sur l'état matériel de ce dernier.»

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

«1. Toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte 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 qui n'a pas été attribué conformément à l'article 5, paragraphe 1, 3 ou 3 *ter*, ou liée à une règle générale est en outre conforme aux dispositions de l'annexe.»

8) l'article 7 est modifié comme suit:

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

«1. Chaque autorité compétente publie, une fois par an, un rapport global sur les obligations de service public relevant de sa compétence. Ledit rapport précise la date de début et la durée des contrats de service public, les opérateurs de service public retenus ainsi que les compensations et les droits exclusifs qui leur sont octroyés en contrepartie. Le rapport fait une distinction entre le transport par autobus et le transport par chemin de fer, il permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public et donne, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous les droits exclusifs accordés. Le rapport prend également en compte les objectifs stratégiques fixés dans les documents exposant la politique en matière de transports publics dans l'État membre concerné. Les États membres facilitent l'accès centralisé à ces rapports, par exemple au moyen d'un portail internet commun.»

b) au paragraphe 2, premier alinéa, le point suivant est ajouté:

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

9) l'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Sans préjudice du paragraphe 3:

i) l'article 5 s'applique à l'attribution de contrats de service public relatifs à des services de transport de voyageurs par route et par des modes de transport ferroviaire autres que le chemin de fer, tels que le métro ou le tramway, à partir du 3 décembre 2019;

ii) l'article 5 s'applique aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer à partir du 3 décembre 2019;

iii) l'article 5, paragraphe 6, et l'article 7, paragraphe 3, cessent de s'appliquer à partir du 25 décembre 2023.

La durée des contrats attribués conformément à l'article 5, paragraphe 6, entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023 ne dépasse pas dix ans.

Jusqu'au 2 décembre 2019, 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 à compter du 25 décembre 2020, les États membres fournissent à la Commission un rapport d'avancement mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'attribution des contrats de service public qui sont conformes à l'article 5. Sur la base des rapports d'avancement des États membres, la Commission procède à un réexamen et, le cas échéant, soumet des propositions législatives.»

b) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Les contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable pendant une période allant du 24 décembre 2017 au 2 décembre 2019 peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 3, la durée de tels contrats ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'article 4, paragraphe 4, est applicable.»

c) au paragraphe 3, premier alinéa, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 24 décembre 2017, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 24 décembre 2017.

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

Fait à Strasbourg, le 14 décembre 2016.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

I. KORČOK
