

Exposé des motifs du Conseil: Position (UE) n° 19/2016 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer

(2016/C 430/04)

I. INTRODUCTION

1. Le 30 janvier 2013, la Commission a transmis au Conseil une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ⁽¹⁾.
2. Cette proposition fait partie du «quatrième paquet ferroviaire», qui contient cinq autres propositions législatives. Aux fins des négociations, les propositions ont été scindées en deux groupes, un volet «technique» et un volet «marché». La proposition à l'examen fait partie du volet «marché».
3. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition le 10 juillet 2013. Le Comité des régions a adopté le sien le 8 octobre 2013.
4. Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 26 février 2014.
5. Le 8 octobre 2015, le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» est parvenu à un accord (l'«orientation générale») ⁽²⁾ sur la proposition concernant les services nationaux de transport de voyageurs.
6. Le 19 avril 2016, un accord est intervenu avec le Parlement européen sur un texte de compromis.
7. Le 20 septembre 2016, le Conseil a adopté un accord politique ⁽³⁾ sur le texte de compromis.
8. Compte tenu des accords susmentionnés et à la suite de la mise au point effectuée par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture le 17 octobre 2016, conformément à la procédure législative ordinaire visée à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

II. OBJECTIF

9. La proposition a pour objectifs principaux d'améliorer la qualité des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer dans les cas où ceux-ci relèvent d'une offre de service public et d'accroître l'efficacité opérationnelle de ces services.

III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

A) *En général*

10. Le Conseil estime qu'il serait préférable d'opter pour des appels d'offres pour l'adjudication de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer. Cependant, la taille, l'organisation et de nombreuses autres caractéristiques des marchés des services de transport de voyageurs par chemin de fer varient considérablement d'un État membre à l'autre. C'est la raison pour laquelle, si l'on veut effectivement atteindre les principaux objectifs de la proposition, des dérogations au principe de l'appel d'offres, c'est-à-dire des attributions directes, devraient être autorisées dans certains cas et faire l'objet de conditions particulières.

B) *Autres questions de fond*

11. Le Conseil considère que l'attribution directe d'un contrat sur la base de la performance de la prestation du service se justifie dans certaines conditions, dans la mesure où elle permettrait d'atteindre effectivement et efficacement les objectifs de la proposition. Pour autant qu'elles garantissent la transparence de la procédure, les autorités compétentes devraient pouvoir attribuer de tels contrats. Ces contrats devraient définir les objectifs conformément au règlement ainsi que les indicateurs nécessaires au suivi de ces objectifs.

⁽¹⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

⁽²⁾ Voir le doc. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Voir le doc. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Il y a également d'autres cas, comme les situations d'urgence, la faible valeur des contrats ou les situations transitoires entre appels d'offres, où l'attribution directe se justifie et doit être autorisée sous réserve de conditions particulières.
13. De plus, les autorités compétentes ont signé avec des sociétés de chemin de fer concernant la fourniture de services de transport de voyageurs des contrats qui sont toujours en cours. Une période transitoire raisonnable est nécessaire pour garantir la sécurité juridique, éviter les ruptures de contrat ou les demandes d'indemnisation pour résiliation anticipée.
14. Pour garantir une concurrence loyale, la prestation de services de transport de voyageurs requiert un accès approprié au matériel roulant. Les autorités compétentes devraient évaluer la disponibilité du matériel roulant sur leur marché. Tout en respectant la législation relative aux aides d'État, elles devraient être autorisées à prendre des mesures visant à faciliter, le cas échéant, la fourniture de matériel roulant.

IV. CONCLUSION

15. La position du Conseil en première lecture reflète le compromis auquel sont parvenus le Conseil et le Parlement européen, avec le soutien de la Commission.
 16. Ce compromis a été confirmé dans une lettre adressée le 13 juillet 2016 par le président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen au président du Comité des représentants permanents (1^{re} partie).
 17. La position du Conseil tient pleinement compte de la proposition de la Commission et des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Par conséquent, le Conseil estime que sa position en première lecture représente une avancée majeure vers l'amélioration de la qualité et de l'efficacité de la prestation de services de transport de voyageurs par chemin de fer.
-