



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.3.2004
COM(2004) 139 final

2004/0047 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires

(présentée par la Commission)

{SEC(2004) 236}

EXPOSÉ DES MOTIFS

Conformément aux orientations annoncées dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »¹, la Commission présente ci-après une proposition de modification de la directive 91/440/CEE visant à l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de voyageurs par chemins de fer.

Un sondage réalisé en 2003² dans les quinze Etats membres révèle que 70% des personnes interrogées sont d'accord avec l'affirmation : « Si les normes de sécurité sont respectées, la concurrence est la meilleure façon d'augmenter l'efficacité des transports ferroviaires ». Lors du même sondage, 74% des personnes interrogées estiment que « comme pour le transport aérien, des compagnies de transport bon marché devraient pouvoir exploiter les services ferroviaires internationaux, si elles respectent des règles strictes ». Ces résultats reflètent donc une double attente : d'une part, l'introduction de la concurrence est considérée plutôt favorablement, mais d'autre part, un encadrement strict en matière de règles de sécurité et en matière de droits des passagers doit accompagner la concurrence.

Cette approche a été exprimée de façon répétée par le Parlement européen, notamment lors de ces votes en 1999 sur le premier paquet ferroviaire et en 2003 sur le second paquet ferroviaire. En octobre 2003, le Parlement européen a voté un amendement demandant l'ouverture à la concurrence de tous les services ferroviaires de transport de passagers, nationaux ou internationaux, au 1^{er} janvier 2008³. Dans son avis sur ces amendements⁴, la Commission a indiqué que cette question devait être traitée dans une proposition spécifique, permettant de prendre en compte la législation existante en matière de contrats de service public afin d'éviter toute incohérence. La Commission a donc confirmé à cette occasion son intention de faire une proposition spécifique sur l'ouverture du marché pour le transport de passagers et d'accompagner une telle proposition par des mesures concernant la protection des droits des passagers.

1. UNE ETAPE VERS LA CONSTITUTION DE MARCHE INTERIEUR DES SERVICES FERROVIAIRES

1.1. Un encadrement qui rend possible la concurrence

Avec la transposition, désormais très avancée, des directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE, le cadre pour la réalisation de services ferroviaires internationaux, d'abord utilisé pour le fret, se met en place. Il est déjà établi dans plus de la moitié des Etats membres et devrait être généralisé au cours de l'année 2004.

Il établit des règles précises en matière d'attribution des licences d'entreprises ferroviaires, en matière d'attribution transparente et non discriminatoire des capacités sur l'infrastructure et en matière de tarification pour l'usage de l'infrastructure. De plus, il demande aux Etats

¹ COM(2001)370 du 12.09.2001

² Eurobaromètre 59.2 réalisé au printemps 2003.

³ Résolution législative du Parlement européen sur la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, adoptée le 23 octobre 2003 (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD))

⁴ COM(2003) 719 du 26.11.2003

membres de mettre en place un « organisme de contrôle » chargé d'une fonction de régulateur concernant l'accès au marché.

L'application de cet encadrement depuis 2003-2004, dans le contexte de l'ouverture du marché du fret ferroviaire, permettra de disposer d'une pratique solide et bien rôdée à la date d'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de passagers en 2010.

1.2. Un encadrement strict des règles de sécurité

De même, la mise à la dimension européenne du secteur ferroviaire, a conduit le législateur à établir des règles claires en matière de sécurité ferroviaire. La directive 2004/... relative à la sécurité ferroviaire⁵ a précisé les règles en matière d'attribution des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires, en matière de gestion et de contrôle de la sécurité et en matière d'enquête en cas d'accident. De plus, cette directive prévoit l'élaboration progressive de règles européennes en matière de sécurité dont l'élaboration est confiée à l'Agence ferroviaire européenne.

La directive 2004/.. doit être transposée avant le ... et sera donc pleinement mise en place à la date envisagée pour l'ouverture des services internationaux de transport de passagers.

Il est à noter que l'existence de règles de sécurité européenne n'est pas un préalable à l'ouverture à la concurrence dans la mesure où les règles nationales de sécurité s'appliquent pleinement. Rappelons que toute entreprise ferroviaire disposant d'une licence devra en outre, avant de pouvoir offrir des services, disposer :

- de matériel roulant et de conducteurs autorisés à circuler dans les Etats membres où ils envisagent d'opérer ;
- d'un certificat de sécurité délivré par l'autorité nationale de sécurité de chacun des Etats membres qu'ils envisagent de traverser ;

Enfin, ce cadre sera complété avec la proposition présentée conjointement à ce texte concernant la certification des conducteurs de locomotives et de trains affectés au transport de passagers et de marchandises dans la Communauté.

1.3. La protection des droits des passagers

Comme cela a été le cas pour le transport aérien, il est important de définir des règles de base pour protéger les droits des passagers. Dans plusieurs Etats membres, l'encadrement des droits des passagers se fait plus précis, soit au niveau réglementaire, soit au niveau de mesures prises par les entreprises ferroviaires. La Commission présente donc conjointement à cette proposition sur l'ouverture du marché, une proposition de règlement sur les droits et obligations des passagers en transport ferroviaire international. Ces règles n'interféreront pas avec la liberté commerciale des entreprises ferroviaires qui peuvent offrir des garanties plus attractives à leurs clients, mais elles constitueront un niveau minimum à respecter par tous.

⁵ Directive...

2. LA NECESSAIRE ARTICULATION AVEC LA LEGISLATION COMMUNAUTAIRE EN MATIERE DE CONTRATS DE SERVICE PUBLIC

2.1. L'application du règlement n°1191/69 aux services internationaux

Les Etats membres et leurs collectivités locales peuvent choisir d'établir des contrats de service public pour la réalisation de certains services de transport de passagers par chemin de fer. Dans ce cas, comme cela a été rappelé récemment par la Cour de justice⁶, ils doivent appliquer les dispositions du règlement n° 1191/69⁷. Celles-ci prévoient que les contrats de service public peuvent comporter des droits exclusifs pour la réalisation de certains services.

La portée du règlement n°1191/69 est étendue aux services internationaux. Deux Etats membres, ou deux collectivités locales transfrontalières, peuvent définir et attribuer ensemble un contrat de service public pour la réalisation d'un service international ou d'un service régional transfrontalier. Dans ce cas, il est possible de définir des droits exclusifs pour le service considéré.

Une ouverture à la concurrence de l'ensemble des services internationaux sur la seule base du libre accès pourrait donc entrer en contradiction avec les dispositions du règlement n°1191/69 et retirer aux Etats membres la possibilité d'établir des droits exclusifs dans le cadre d'un contrat de service public. Il est donc nécessaire de préciser la relation entre les deux domaines, en particulier dans la situation où sur la même ligne coexisteront des services internationaux et des services locaux réalisés dans le cadre d'un contrat de service public.

2.2. La proposition de la Commission pour remplacer le règlement n°1191/69

Le 21 février 2002 la Commission a présenté une proposition révisée⁸ de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable, visant à remplacer le règlement n° 1191/69. Cette proposition vise notamment à introduire un système de concurrence régulée, assurant que la concurrence dans l'attribution des contrats de service public s'accompagne de règles favorisant la protection de l'intérêt général, par la disponibilité dans toutes les régions de transports publics de grande qualité, accessibles à des tarifs abordables et couvrant l'ensemble des besoins sociaux. Ce texte est actuellement en cours d'examen par le Conseil et le Parlement européen. La référence à la législation communautaire en vigueur faite dans le texte de la présente proposition permet de prendre en compte à la fois le règlement existant et le règlement futur quand il sera adopté.

La Commission appelle le Parlement Européen et le Conseil à poursuivre dans les meilleurs délais l'examen de sa proposition révisée visant à remplacer le Règlement No. 1191/69 et à démarrer au plus vite l'examen de la présente proposition, afin de prendre en compte le caractère complémentaire des deux textes, qui visent à amener une ouverture effective du marché ferroviaire de passagers et à mettre en place une concurrence régulée pour l'attribution des contrats de service public dans ce secteur.

⁶ Arrêt Altmark Trans du 24 juillet 2003, Aff C-280/00

⁷ 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.

⁸ COM 2002(107) du 21.2.2002, JO C 151 E du 25/06/2002 p. 0146 - 0183

2.3. La prise en compte du cabotage est une nécessité

Les trains internationaux prennent et laissent des voyageurs au sein d'un même Etat membre (cabotage). La part de ce trafic est variable mais souvent très importante. Par exemple, entre Bruxelles et Cologne, les trains sont très remplis entre Bruxelles et Liège, mais beaucoup moins entre Liège et Cologne. Le nombre de trains internationaux n'effectuant pas d'arrêts intermédiaires au sein d'un même Etat membre est extrêmement réduit et se limite à quelques liaisons à grande vitesse du type Bruxelles – Paris.

Le seuil de rentabilité d'un service international, qui dépend directement du nombre de voyageurs transportés, est conditionné par la possibilité de prendre et de laisser des passagers au cours du trajet. Ne pas accorder cette possibilité revient à retirer toute possibilité pour un nouvel entrant de mettre en place un service économiquement viable. De plus, cela constituerait une situation de discrimination dans la mesure où l'entreprise en place continuerait de pouvoir prendre et laisser des passagers au cours du trajet alors que son concurrent ne pourrait le faire.

C'est pourquoi une ouverture du marché excluant le cabotage pour l'exécution d'un service international n'aurait pas d'effet véritable sur le marché. La proposition présentée inclut donc pour les entreprises offrant des services internationaux, le droit de prendre et de laisser des passagers entre deux gares situées sur le trajet international, y compris entre deux gares situées dans un même Etat membre.

Cet aspect renforce encore l'importance de définir une articulation claire entre l'ouverture proposée sur la base du libre accès et le champ d'application du règlement n°1191/69.

2.4. La solution retenue

Les besoins diffèrent selon les segments du marché (régional transfrontalier, international à grande distance, grande vitesse..) et selon la nature rentable ou non rentable du service considéré. Cela conduit à une approche souple permettant à la fois la concurrence sur la base du libre accès et l'attribution de contrats de service public pouvant inclure des droits exclusifs pour certains services.

Il est donc proposé que le principe général soit celui de l'ouverture à la concurrence sur la base du libre accès, mais avec la possibilité pour les Etats membres de limiter cet accès s'ils établissent un contrat de service public pour un service précis, dans le respect strict des dispositions du règlement n°1191/69, ou du règlement qui le remplacera, et si l'équilibre économique de ce service public est menacé.

En pratique, trois cas seront possibles :

- soit deux Etats membres (ou deux collectivités locales transfrontalières) définissent et attribuent ensemble un contrat de service public pour un service international, dans le respect du règlement n° 1191/69, et incluent dans ce contrat des droits exclusifs pour le service considéré ;
- soit deux Etats membres (ou deux collectivités locales transfrontalières) définissent et attribuent ensemble un contrat de service public pour un service international, dans le respect du règlement n° 1191/69, sans droits exclusifs ou avec des droits exclusifs partiels;
- soit le service est réputé ouvert à la concurrence sur la base du libre accès.

Dans tous les cas, il est possible que le service international emprunte une ligne sur laquelle certains services sont opérés sur la base d'un contrat de service public au niveau national. Par exemple, sur la future ligne à grande vitesse qui reliera Madrid à Perpignan, il serait possible d'établir un contrat de service public entre Madrid et Barcelone, incluant des droits exclusifs. Ces droits exclusifs signifieraient qu'aucun autre opérateur ne pourrait mettre en place un service national limité à Madrid – Barcelone. En revanche, ces droits exclusifs ne pourraient pas faire obstacle à ce qu'un opérateur international opérant un service entre Perpignan et Madrid puisse prendre ou laisser des passagers à Barcelone, sauf s'il est démontré que cela serait susceptible d'affecter l'équilibre économique du contrat de service public en cause.

Il faut néanmoins souligner que les marchés desservis par les services internationaux, d'une part, et par les services opérés sur la base d'un contrat de service public au niveau national, d'autre part, ne sont pas les mêmes. En effet, les services opérés sur la base d'un contrat de service public sont généralement des services régionaux, effectuant des arrêts fréquents, au service de passagers qui parcourent un trajet court ou de moyenne distance. En revanche, les services internationaux effectuent généralement moins d'arrêts intermédiaires et concernent une clientèle parcourant un trajet plus long.

La solution proposée pour l'ouverture du marché est équilibrée car elle permet aux autorités nationales ou locales qui le souhaitent d'attribuer ensemble des contrats de service public, tout en laissant le champ ouvert au développement de nouvelles initiatives et en préservant la possibilité du cabotage pour que des services internationaux puissent se développer dans des conditions économiques réalistes.

Dans la mesure où les droits d'accès seront ouverts pour effectuer des services internationaux, l'obligation existant actuellement de former un groupement international ne se justifiera plus à la date d'ouverture de ces droits d'accès. Comme cela a été illustré dans la décision de la Commission GVG/FS⁹, l'obligation de former un groupement international peut d'ailleurs constituer une sérieuse barrière à l'entrée sur le marché. C'est pourquoi, il est proposé de supprimer l'ensemble des références à la notion de groupement international à la date du 1^{er} janvier 2010.

3. IMPACT DE LA PROPOSITION POUR LES SERVICES INTERNATIONAUX DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

La part des transports internationaux de voyageurs par train, estimée par le moyen des ventes de billets internationaux, représente environ 10% du chiffre d'affaires voyageurs des entreprises ferroviaires¹⁰ (2,4 milliards €). Il s'agit ici des trajets internationaux, chaque voyageur traversant au moins une frontière.

Certains types de services internationaux ferroviaires connaissent aujourd'hui une grave désaffection. En particulier, les trains de nuit, en dépit de prix généralement élevés, ne parviennent pas dans leur mode organisationnel actuel à être rentables. Pour limiter leurs pertes, les entreprises ferroviaires ont abandonné récemment plusieurs de ces services (par exemple Bruxelles-Milan et Vienne-Amsterdam).

⁹ Cas COMP/37.685

¹⁰ Pour les pays de faible superficie cette part est beaucoup plus importante : Luxembourg 70%, Belgique 33%, Autriche 17%. Voir tableau en annexe.

La part de marché du trafic international incluant le cabotage, c'est-à-dire les passagers qui effectuent des trajets nationaux à bord de trains internationaux, pourrait être estimée au plus à environ 20% du marché en faisant l'hypothèse haute que sur les trains internationaux un voyageur sur deux effectue un trajet strictement national.

Sur le plan des types des services affectés, il s'agirait essentiellement :

- des services internationaux à grande vitesse ;
- des services internationaux de train de nuit et trains auto, aujourd'hui en crise et que de nouvelles initiatives rendues possibles par l'ouverture du marché pourraient redynamiser ;
- des services internationaux occasionnels et saisonniers pour lesquelles de nouvelles initiatives commerciales pourraient se développer.

Il est à noter que le doublement (de 2600km aujourd'hui à 6000km en 2010) et l'interconnexion du réseau à grande vitesse à l'horizon 2010, ainsi que le progrès de l'interopérabilité, devraient ouvrir de nouveaux marchés très importants pour le mode ferroviaire et constituer une opportunité pour de nouvelles initiatives commerciales.

La pression très forte de la concurrence des compagnies aériennes à bas coût sur les relations entre les grandes villes européennes constitue une menace très importante pour les relations ferroviaires internationales. Dans ce contexte, l'ouverture à la concurrence doit permettre au mode ferroviaire de développer de nouvelles initiatives et de réduire ses coûts afin d'offrir des services internationaux compétitifs à l'horizon 2010.

4. COMMENTAIRE PAR ARTICLE

Article 1

Cet article introduit la définition de « service international de transport de passagers ».

Cet article établit le principe de l'ouverture le 1er janvier 2010 au plus tard des droits d'accès pour la réalisation de services internationaux de transport de passagers, incluant le cabotage.

En conséquence, cet article supprime à partir du 1^{er} janvier 2010 les références à l'obligation de former un «groupement international » pour bénéficier de droits d'accès à l'infrastructure.

Il précise que ces droits d'accès peuvent être restreints pour les relations qui font l'objet d'un contrat de service public au sens du règlement n°1191/69. Il indique que cette limitation n'est cependant possible que s'il est démontré qu'elle est nécessaire au maintien de l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Article 2

Cet article prévoit un rapport par la Commission sur l'application des dispositions précédentes avant le 31 décembre 2012.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires⁵, visait à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité.
- (2) La Commission avait annoncé dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »⁶ son intention de poursuivre la réalisation du marché intérieur pour les services ferroviaires en proposant une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (3) En octobre 2003, le Parlement européen a de son côté voté un amendement demandant l'ouverture à la concurrence de tous les services ferroviaires de transport de passagers, nationaux ou internationaux, au 1^{er} janvier 2008. La Commission a indiqué à cette occasion qu'elle entendait faire une proposition spécifique prenant en compte l'articulation avec la législation en vigueur en matière de contrats de service public et qu'elle entendait proposer en même temps des mesures pour protéger les droits des passagers internationaux.

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ JO C du , p. .

⁴ JO C du , p. .

⁵ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1).

⁶ COM(2001)370 du 12.09.2001

- (4) La situation actuelle des services ferroviaires internationaux est contrastée. D'un côté, les services à longue distance (trains de nuit) connaissent des difficultés et plusieurs de ces services ont récemment été fermés par les entreprises ferroviaires afin de limiter les pertes. De l'autre, le marché des services internationaux à grande vitesse a connu une forte augmentation de trafic et va encore se développer de façon très importante avec le doublement et l'interconnexion du réseau transeuropéen à grande vitesse à l'horizon 2010. Néanmoins, dans les deux cas, la pression de la concurrence des compagnies aériennes à bas coût est très importante et il est indispensable de stimuler les nouvelles initiatives en faisant jouer la concurrence entre entreprises ferroviaires.
- (5) Une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageur ne serait pas possible sans un encadrement détaillé des modalités de l'accès à l'infrastructure, des progrès importants dans le domaine de l'interopérabilité et un encadrement strict de la sécurité ferroviaire au niveau national et européen. L'ensemble de ces éléments est désormais en place, avec la transposition des directives 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaire, 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires⁷ et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité⁸ ainsi que de la directive 2004/./CE⁹ relative à la sécurité ferroviaire. Une pratique établie et consolidée de ce nouveau cadre institutionnel doit être assurée à la date proposée pour l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageur. C'est pourquoi il est proposé de se donner l'année 2010 comme objectif.
- (6) Le nombre de relations ferroviaires sans arrêts intermédiaires est très limité. Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il est indispensable d'autoriser les nouveaux entrants à prendre et laisser des passagers en cour de route afin d'assurer un seuil de rentabilité réaliste pour ces opérations et afin de ne pas placer les concurrents potentiels dans une situation défavorable par rapport aux services en place qui peuvent laisser et prendre des passagers en cours de route.
- (7) 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 navigable¹⁰, prévoit la possibilité pour les États membres et les collectivités locales d'attribuer des contrats de service public. Ces contrats peuvent comporter des droits exclusifs pour l'exploitation de certains services. Il est donc nécessaire d'assurer la cohérence entre les dispositions de ce règlement et le principe de l'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs. Le 21 février 2002 la Commission a présenté une proposition révisée¹¹ de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs

⁷ JO L 175 du 15.3.2001, p. 26

⁸ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29

⁹ JO L...

¹⁰ JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

¹¹ COM (2002) 107 du 21.2.2002, JO C 151 E du 25/06/2002 p. 0146 - 0183

par chemin de fer, par route et par voie navigable, visant à remplacer le règlement n° 1191/69. Cette proposition vise notamment à introduire un système de concurrence régulée pour l'attribution des contrats de service public.

- (8) Il appartiendra d'évaluer l'application de cette directive sur la base d'un rapport de la Commission à présenter deux ans après la date d'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de passagers.
- (9) Etant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir le développement des chemins de fer communautaires ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante dans les Etats membres, compte tenu de la nécessité d'assurer des conditions d'accès à l'infrastructure équitables et non discriminatoires et de tenir compte de la dimension manifestement internationale du fonctionnement d'éléments importants des réseaux ferroviaires et peuvent donc en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (10) Il convient par conséquent de modifier la directive 91/440/CEE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/440/CEE est modifiée comme suit :

1) à l'article 3, le quatrième tiret est supprimé.

2) à l'article 3, après le cinquième tiret, le tiret suivant est inséré :

« - service international de transport de passagers : service de transport de passagers dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre ; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière, ».

3) à l'article 5 (3), le premier tiret est supprimé.

4) à l'article 8, premier paragraphe, le terme « et les groupements internationaux » est supprimé.

5) à l'article 10, le paragraphe 1 est supprimé.

6) les dispositions mentionnées aux points 1), 3), 4) et 5) ci-dessus s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2010.

7) à l'article 10, les paragraphes 3 bis et 3 ter et 3 quater suivants sont ajoutés :

« 3 bis. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder, le 1er janvier 2010 au plus tard, un droit d'accès à l'infrastructure de tous les Etats membres aux fins de l'exploitation de services

internationaux de transport de passagers. Au cours d'un service international de transport de passagers, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de laisser des passagers entre deux gares situées sur le trajet international, y compris entre deux gares situées dans un même Etat membre.

3 ter . Les Etats membres peuvent limiter le droit d'accès défini au paragraphe 3bis sur les relations origine-destination qui font l'objet d'un contrat de service public conforme à la législation communautaire en vigueur. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre et de laisser des passagers entre deux gares situées sur le trajet d'un service international, y compris entre deux gares situées dans un même Etat membre, que dans les cas où cela s'avère strictement nécessaire pour le maintien de l'équilibre économique du service défini dans un contrat de service public et après avis favorable de l'Organisme de contrôle visé à l'article 30 de la Directive 2001/14/CE¹²

3 quater : Les Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour que les décisions visées au paragraphe 3 ter soient soumises à un contrôle juridictionnel.»

8) à l'article 14, l'alinéa suivant est ajouté :

« Au plus tard le 31 décembre 2012, la Commission présente au Parlement européen, au Comité économique et social européen, au Comité des régions et au Conseil un rapport concernant la mise en œuvre des dispositions prévues à l'article 10 paragraphes 3 bis et 3 ter. »

Article 2

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ¹³. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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

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

Article 3

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

¹² JO L75 du 15.3.2001, p. 29

¹³ 18 mois après l'adoption de la présente directive

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président