

Proposition 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

(2000/C 365 E/10)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(2000) 7 final — 2000/0212(COD)

(Présentée par la Commission le 26 juillet 2000)

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,

vu l'avis du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) La mise en place de normes de qualité élevée en matière de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable constitue un des objectifs communautaires prioritaires de la politique commune des transports.
- (2) Les autorités compétentes des États membres utilisent à cette fin trois types de mécanismes: la conclusion de contrats de service public avec les opérateurs, l'octroi de droits exclusifs aux opérateurs et la définition de normes minimales en matière d'exploitation des transports publics.
- (3) Il est important de préciser le statut juridique de ces mécanismes par rapport au droit communautaire.
- (4) En ce qui concerne le transport terrestre, l'article 73 du traité fait référence au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. 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⁾ définit un cadre réglementaire communautaire dans le secteur des transports publics de voyageurs, en appliquant l'article précité du traité et en indiquant la manière dont les autorités des États membres peuvent garantir la fourniture de services de transports suffisants contribuant au développement durable, à l'intégration sociale, à l'amélioration de l'environnement et à l'équilibre régional.

(5) De nombreux États membres ont élaboré des lois prévoyant l'octroi provisoire de droits exclusifs et la passation de contrats de service public pour au moins une partie de leur marché de transports publics, sur la base de procédures d'adjudication ouvertes, transparentes et équitables. Grâce à cette évolution et à l'application des règles communautaires sur la liberté d'établissement et les marchés publics des progrès notables ont été accomplis en matière d'accès au marché des transports publics au niveau de la Communauté et des pays de l'EEE. De ce fait, les échanges entre les États membres se sont sensiblement accrus et plusieurs opérateurs de transports publics fournissent aujourd'hui des services dans plus d'un État membre.

(6) Toutefois l'ouverture du marché sur la base de législations nationales, a conduit à l'application de procédures disparates et a créé une incertitude juridique quant aux droits des opérateurs et aux obligations des autorités compétentes.

(7) Les études réalisées au nom de la Commission ⁽²⁾ et l'expérience acquise par les États ayant introduit depuis plusieurs années la concurrence dans le secteur des transports publics montrent que, avec des clauses de sauvegarde appropriées, l'introduction d'une concurrence régulée entre les opérateurs de la Communauté permet de rendre les services plus attractifs et moins chers, sans entraver les opérateurs dans la poursuite des missions qui leur ont été imparties.

(8) Il convient d'actualiser le cadre juridique communautaire pour garantir le développement ultérieur de la concurrence dans la fourniture de services de transports publics de voyageurs et de tenir compte des nouvelles dispositions législatives prises par les États membres pour réguler la fourniture de services de transports publics de voyageurs. Cette démarche est conforme aux conclusions du Conseil européen de Lisbonne du 28 mars 2000 invitant la Commission, le Conseil et les États membres, dans les limites de leurs compétences respectives, à «accélérer la libéralisation dans des domaines tels que ... le transport». L'actualisation du cadre juridique communautaire va permettre d'ouvrir progressivement le marché communautaire et d'harmoniser les principaux aspects des procédures d'adjudication dans tous les États membres.

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

⁽²⁾ «Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe» (Structure et organisation améliorées des opérations de transport urbain de voyageurs en Europe), Consortium Isoptope, CEC, 1998; «Examen du droit communautaire relatif aux obligations et contrats de service publics dans le domaine des transports terrestres de passagers», soumis à la Commission européenne par NEA Transport research and training, 1998.

- (9) L'article 16 du traité dispose que les services d'intérêt économique général doivent fonctionner sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. L'introduction de la concurrence doit donc s'accompagner de règles communautaires garantissant la protection de l'intérêt général sur le plan de la qualité et de la disponibilité des transports publics. Il est important, pour garantir l'intérêt général, que les consommateurs et les parties intéressées disposent d'informations intégrées sur les services fournis.
- (10) La liberté d'établissement, qui est un principe fondamental de la politique commune des transports, exige que les opérateurs d'un État membre établis dans un autre État membre aient effectivement accès au marché des transports publics de cet État, de manière transparente et sans discrimination.
- (11) Le traité définit des règles spécifiques en matière de restrictions de la concurrence. L'article 86, paragraphe 1, notamment, oblige les États membres à respecter les règles du traité en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises qui se sont vu accorder des droits exclusifs. L'article 86, paragraphe 2, soumet les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général à ces règles, sous certaines conditions.
- (12) Afin de garantir l'application du principe de non discrimination et l'égalité de traitement des opérateurs concurrents, il est indispensable de définir des procédures de base communes devant être respectées par les autorités compétentes lors de la conclusion de contrats de service public ou de la définition de critères minimaux applicables à l'exploitation des transports publics. Conformément aux principes de droit communautaire, il incombe aux autorités compétentes d'appliquer la reconnaissance mutuelle des normes techniques ainsi que la proportionnalité des critères de sélection en mettant en oeuvre ces procédures. Conformément au principe de subsidiarité, ces procédures de base communes doivent permettre aux autorités compétentes des États membres de conclure des contrats de service public ou de définir des critères minimaux applicables à l'exploitation des transports publics en tenant compte de la situation juridique ou des données factuelles présentes au niveau national ou régional.
- (13) Les études et l'expérience montrent que le recours aux appels à la concurrence pour les contrats de service public constitue un moyen efficace pour bénéficier des avantages offerts par la concurrence en matière de coût, d'efficacité et d'innovation, sans entraver l'accomplissement des missions particulières imparties aux opérateurs de services d'intérêt général.
- (14) La directive 92/50/CEE du 18 juin 1992 portant sur la coordination des procédures de passation des marchés publics de services ⁽¹⁾ et la directive 93/38/CEE du 14 juin 1993 portant sur la coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications ⁽²⁾ définissent les règles d'adjudication qui doivent être obligatoirement appliquées lors de la conclusion de certains contrats. Lorsque ces règles s'appliquent, les éléments du présent règlement concernant l'obligation de mettre les contrats en concurrence et les manières de sélectionner les opérateurs ne s'appliquent pas.
- (15) Les appels d'offres en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient cependant pas être obligatoires lorsqu'ils présentent un risque pour les normes de sécurité applicables à la fourniture de services par rail ou pour la coordination d'un réseau de métro ou ferroviaire léger. Les parties intéressées devraient néanmoins pouvoir s'exprimer sur des projets visant l'octroi d'un contrat de cette manière et ceci à un moment où il serait encore possible de tenir compte de leur avis. Lorsque des services ferroviaires faisant l'objet de contrats attribués de cette manière sont totalement intégrés avec des services d'autobus, ces derniers devraient pouvoir faire l'objet du même contrat.
- (16) Les appels d'offres en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires lorsque le contrat porte sur des sommes modiques. Le niveau de ces sommes devrait être plus élevé pour la mise en adjudication d'un réseau entier que pour celle d'une partie de réseau ou d'une seule ligne.
- (17) Compte tenu du caractère spécifique et commercialement viable de certaines parties du marché des transports publics, les autorités compétentes devraient pouvoir faciliter de nouvelles initiatives ayant leur origine dans le marché et comblant un vide qu'aucun opérateur ne dessert actuellement, en accordant des droits exclusifs sur une ligne précise, à la demande de l'opérateur. Ces droits pourraient être accordés sans appel d'offres s'ils ont une durée strictement limitée et ne sont pas renouvelables.
- (18) Lorsque les autorités accordent un droit exclusif sans indemnisation financière directe, elles doivent pouvoir accorder ce droit au moyen d'une procédure simplifiée qui doit néanmoins garantir une concurrence non discriminatoire entre les opérateurs.
- (19) Les autorités doivent pouvoir indemniser les opérateurs des frais engagés pour respecter les critères minimaux applicables à l'exploitation des transports publics, pour autant que l'indemnisation puisse être calculée de manière équitable et qu'elle ne diminue pas la pression exercée sur les opérateurs pour qu'ils accordent la priorité aux exigences des voyageurs.
- (1) JO L 209 du 24.7.1992, p. 1, modifiée en dernier lieu par la directive 97/52/CE (JO L 328 du 28.11.1997, p. 1).
- (2) JO L 199 du 9.8.1993, p. 84, modifiée en dernier lieu par la directive 98/4/CE (JO L 101 du 1.4.1998, p. 1).

- (20) Les dispositions du présent règlement qui s'appliquent aux opérateurs doivent également s'appliquer aux cas où les services de transports publics sont fournis par un organisme public dont la personnalité juridique n'est pas distincte de celle de l'organisme public qui agit en tant qu'autorité compétente. Toute autre solution qui consisterait à ne pas appliquer ces dispositions aux cas où l'État agit en tant qu'entreprise ne garantirait pas l'application non discriminatoire du droit communautaire.
- (21) Les études et l'expérience montrent que lorsque des services sont fournis dans le cadre de contrats de service public dont la durée est limitée à cinq ans, les opérateurs ne sont pas gênés dans l'accomplissement des missions qui leur ont été imparties. Afin de fausser le moins possible le jeu de la concurrence tout en maintenant la qualité des services, les contrats de service public devraient en principe être limités à cette durée. Des périodes plus longues peuvent cependant être nécessaires lorsque l'opérateur doit investir dans l'infrastructure, le matériel roulant ou d'autres véhicules ferroviaires qui sont liés à des services de transport particuliers dans des zones géographiques données, et qui ont de longues périodes de récupération.
- (22) Conformément au principe de non discrimination, les autorités compétentes devraient garantir que les contrats de service public ne couvrent pas une zone géographique plus grande que celle requise par l'intérêt général, notamment en ce qui concerne la nécessité de fournir des services intégrés à des groupes importants de voyageurs dont le trajet effectué sur le réseau de transports publics comporte habituellement plus d'une correspondance.
- (23) Lorsqu'il convient que les autorités compétentes protègent les employés pour garantir l'intérêt général lorsque la conclusion d'un contrat de service public risque d'entraîner un changement d'opérateur, elles doivent être habilitées à demander aux opérateurs d'appliquer les dispositions correspondantes de la directive 77/187/CEE du Conseil du 14 février 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transferts d'entreprises, d'établissements ou de parties d'établissements ⁽¹⁾.
- (24) Il est nécessaire que les procédures établies conformément au présent règlement soient transparentes et que des procédures de recours contre les décisions prises par les autorités compétentes soient mises en place. Les autorités devraient également conserver une trace de leurs décisions pendant dix ans, conformément au délai de prescription fixé à l'article 15 du règlement (CE) n° 659/99 du Conseil ⁽²⁾ qui concerne les procédures concernant les aides d'État.
- (25) Le règlement (CEE) n° 1191/69 dispose que les coûts d'exploitation et les recettes, les frais généraux, les actifs et les créances liés au respect des exigences de service public doivent faire l'objet d'une comptabilité séparée. Cette disposition doit être maintenue, sous une forme modernisée, notamment pour que les autorités rentabilisent les dépenses engagées et que les montants versés à titre d'indemnisation ne soient pas utilisés pour fausser la concurrence.
- (26) Les paiements compensatoires qui dépassent les coûts nets supportés par un opérateur pour respecter les exigences de service public peuvent être examinés au titre des règles communautaires relatives aux aides d'État. Il convient donc que la Communauté définisse des règles permettant d'établir qu'une indemnisation n'est pas excessive. La conclusion de contrats par voie d'appels d'offres constitue un bon moyen de s'en assurer, pourvu que les résultats de l'adjudication résultent d'un marché équitable et réaliste.
- (27) Le règlement (CEE) n° 1191/69 exempte les indemnités accordées conformément à ses dispositions de la procédure de notification des aides visée à l'article 88, paragraphe 3, du traité; le présent règlement établit de nouvelles dispositions détaillées, tenant compte des circonstances spécifiques du secteur des services de transports publics de voyageurs, ainsi que des exigences modernisées en matière de comptabilité séparée, pour garantir la compatibilité des indemnités avec les règles communautaires relatives aux aides d'État; il met également en place de nouvelles procédures détaillées permettant à la Commission de surveiller ces paiements. Il est donc opportun de continuer d'exempter les indemnités accordées conformément aux dispositions du présent règlement de la procédure de notification des aides.
- (28) En vue d'améliorer le fonctionnement du présent règlement à la lumière de l'expérience acquise, la Commission devrait rendre compte des incidences de la législation communautaire et de l'application du présent règlement.
- (29) Étant donné que les autorités compétentes des États membres et les opérateurs auront besoin de temps pour s'adapter aux dispositions du présent règlement, il conviendrait de prévoir des dispositions en vue d'appliquer des régimes transitoires.
- (30) Du fait des obligations internationales de la Communauté, l'accès aux marchés des transports publics des États membres a été accordé dans certaines circonstances à certains opérateurs de pays tiers; le présent règlement ne limite pas cet accès.
- (31) Le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 1191/69 qui doit donc être abrogé.

⁽¹⁾ JO L 61 du 5.3.1977, p. 26, directive modifiée par la directive 98/50/CE (JO L 201 du 12.7.1998, p. 88).

⁽²⁾ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

(32) Le 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⁽¹⁾, contient une disposition concernant le remboursement de servitudes inhérentes à la notion de service public. Cette disposition qui anticipe expressément l'entrée en vigueur de nouvelles règles communautaires est désormais redondante et doit être supprimée,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services de transports publics de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable. Il définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes peuvent indemniser les opérateurs de transport des coûts supportés pour respecter les exigences de service public et accorder des droits exclusifs pour l'exploitation de services de transports publics de voyageurs et compte tenu de la poursuite d'objectifs de service public légitimes dans un contexte de concurrence régulée.

Article 2

Relations avec le droit des marchés publics

Le présent règlement s'entend sans préjudice des obligations applicables aux autorités compétentes découlant des directives 92/50/CEE et 93/38/CEE.

Lorsque l'une de ces directives rend obligatoire l'organisation d'un appel d'offres pour un contrat de service public, l'article 6, paragraphe 1, les articles 7, 8 et 12, l'article 13, paragraphes 1 et 2, et l'article 14 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'attribution de ce contrat.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «autorité compétente»: tout organe d'État habilité à intervenir dans les marchés de transports publics de voyageurs ou tout autre organe investi d'un tel pouvoir;
- b) «adjudication directe»: adjudication d'un contrat à un opérateur donné au terme d'une procédure à laquelle aucun autre opérateur ne peut participer;
- c) «droit exclusif»: droit permettant à un opérateur d'exploiter certains services de transport de voyageurs sur une ligne, un réseau ou dans une zone donnée, à l'exclusion d'autres opérateurs potentiels;
- d) «services intégrés»: des services ferroviaires et des services d'autobus proposés ensemble, directement par un opérateur dans le cadre d'un seul contrat de service public, par une seule équipe d'employés jouissant du même statut contractuel faisant l'objet d'un compte d'exploitation unique, et ayant un service d'information, une billetterie et des horaires uniques;
- e) «opérateur»: une entreprise de droit public ou privé qui fournit des services de transports publics de voyageurs ou un service faisant partie d'un organisme public qui fournit des services de transports publics de voyageurs;
- f) «période de récupération»: la période de récupération pour un opérateur d'un élément d'actif correspond à la période durant laquelle on estime, en appliquant un taux d'actualisation approprié, que le coût pour l'opérateur de cet élément d'actif, net de toute valeur de revente, va dépasser le gain net pour l'opérateur, produit par rapport à l'actif, notamment par les voyageurs et les pouvoirs publics;
- g) «transports publics de voyageurs» transports offerts au public de manière continue;
- h) «contrat de service public»: tout accord juridiquement contraignant conclu entre une autorité compétente et un opérateur en vue de remplir des exigences de service public. Aux fins du présent règlement, un contrat de service public est également:
 - i) une décision juridiquement contraignante, arrêtée avec le consentement préalable de l'opérateur, par laquelle une autorité compétente confie à l'opérateur la fourniture de services ou
 - ii) les conditions attachées à une décision, arrêtée par une autorité compétente, visant à confier la fourniture de services à un opérateur faisant partie du même organisme public.
- i) «exigence de service public»: une exigence définie par une autorité compétente pour garantir des services de transports publics de voyageurs suffisants;
- j) «valeur»: valeur d'un service de transports publics de voyageurs, d'une ligne, d'un contrat, d'un régime d'indemnisation ou d'un marché correspondant à la rémunération totale, hors TVA, du ou des opérateurs, y compris l'indemnisation financière versée par les pouvoirs publics et les recettes provenant de la vente des titres de transport qui ne sont pas distribuées à l'autorité compétente en question.

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

CHAPITRE II

GARANTIE DE QUALITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS
DE VOYAGEURS

Article 4

1. En appliquant le présent règlement, les autorités compétentes garantissent la fourniture de services de transports publics de voyageurs suffisants et d'un niveau de qualité et de disponibilité élevé en concluant des contrats de service public conformément au chapitre III ou en définissant des critères minimaux applicables à l'exploitation des transports publics, conformément au chapitre IV.

2. Pour l'évaluation des services de transports publics, la définition des critères de sélection et d'adjudication et l'attribution des contrats de services publics, les autorités compétentes prennent au moins en considération les critères suivants:

- a) les facteurs relatifs à la protection de consommateurs y compris l'accessibilité des services sur le plan de la fréquence, de la vitesse, de la ponctualité, de la fiabilité, de l'étendue du réseau et des informations fournies sur le service;
 - b) le niveau des tarifs appliqués aux différents groupes d'usagers et la transparence de ces tarifs;
 - c) l'intégration entre les différents services de transport, y compris l'intégration en matière d'information, de billetterie, d'horaires, de droits des consommateurs et d'utilisation des points de correspondance;
 - d) l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
 - e) les facteurs environnementaux, y compris les normes locales, nationales et internationales, relatifs aux émissions des polluants de l'air, du bruit et des gaz liés au réchauffement de la planète;
 - f) le développement équilibré des régions;
 - g) les besoins en matière de transport des personnes habitant les zones les moins peuplées;
 - h) la santé et la sécurité des voyageurs;
 - i) les qualifications du personnel;
 - j) la manière dont les réclamations sont traitées et les litiges entre voyageurs et opérateurs réglés, ainsi que les indemnités prévues en cas de défaillance du service.
3. Les opérateurs de services de transports publics de voyageurs mettent à la disposition de ceux qui en font la demande des informations exhaustives et à jour sur les horaires et les tarifs des services, ainsi que sur leur accessibilité pour les diffé-

rentes catégories de personnes à mobilité réduite. La seule redevance qu'ils imposent sert à couvrir le coût administratif marginal lié à la fourniture des informations.

CHAPITRE III

CONTRATS DE SERVICE PUBLIC

Article 5

Utilisation obligatoire de contrats de service public

Un contrat de service public est conclu pour le versement de toute indemnisation financière des dépenses engagées pour satisfaire aux exigences de service public, y compris les indemnités sous forme d'utilisation des éléments d'actif à des taux inférieurs à ceux du marché, sauf s'il s'agit d'indemniser les coûts liés au respect des règles générales applicables à l'exploitation des transports publics de voyageurs, conformément aux dispositions de l'article 10.

Un contrat de service public est également conclu pour l'octroi de tous les droits exclusifs.

Article 6

Attribution de contrats de service public

Les contrats de service public attribués au titre du présent règlement respectent les exigences suivantes:

- a) Les contrats sont attribués par voie d'appels d'offres, sauf dans les cas visés aux articles 7 et 8.
- b) Les contrats disposent que l'opérateur prend en charge au moins les coûts afférents à la fourniture des services visés dans le contrat de service public. Ces coûts comprennent notamment les coûts de personnel, d'énergie, de maintenance et de réparation des véhicules et du matériel roulant.
- c) La durée des contrats est limitée et ne dépasse pas cinq ans. Cependant la durée du contrat peut tenir compte de la période de récupération lorsque:
 - i) le contrat dispose que l'opérateur fournit le matériel ferroviaire roulant, d'autres véhicules particulièrement modernes sur le plan technique, ou l'infrastructure à condition que ces éléments d'actif soient liés à certains services de transports situés dans des zones géographiques données, et que
 - ii) la période de récupération de ces éléments d'actif pour l'opérateur dépasse cinq ans.

Dans ce cas, le contrat tient compte de l'importance économique relative de la valeur des éléments d'actif en question par rapport à la valeur estimée totale des services couverts par le contrat.

d) Les contrats demandent aux opérateurs de fournir aux autorités compétentes, tous les ans et séparément pour chaque ligne, des informations sur les services fournis, les tarifs pratiqués, le nombre de voyageurs transportés, et les plaintes enregistrées.

Article 7

Attribution directe de contrats de service public

1. Les autorités compétentes peuvent décider, au cas par cas et sous réserve des dispositions du paragraphe 3, d'attribuer directement des contrats de service public dans le domaine du chemin de fer, du métro ou du métro léger lorsque des normes de sécurité nationales ou internationales n'ont pas pu être respectées d'une autre manière.

2. Les autorités compétentes peuvent décider, au cas par cas et sous réserve des dispositions du paragraphe 3, d'attribuer directement des contrats de service public dans le domaine du métro ou du métro léger lorsque toute autre solution entraînerait des coûts supplémentaires pour maintenir la coordination entre l'opérateur et le gestionnaire d'infrastructure et que ces coûts ne seraient pas compensés par un accroissement des bénéfices.

3. Les autorités compétentes qui souhaitent attribuer un contrat selon les conditions visées aux paragraphes 1 et 2 doivent faire connaître leur décision préliminaire de la faire au moins un an à l'avance et conformément aux dispositions de l'article 13 tout en indiquant les faits et l'analyse sur lesquels elles fondent leur décision préliminaire.

4. Si, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, un opérateur fournit directement des services intégrés et que les conditions énoncées aux paragraphes 1 et 2 sont réunies, l'autorité compétente peut inclure les services non ferroviaires, dont les autobus, dans le contrat de service public qui sera directement attribué à l'opérateur, à condition que l'État membre concerné donne son accord et en informe la Commission en justifiant sa décision, au moyen notamment d'indicateurs de performance appropriés.

5. Les autorités compétentes peuvent décider, au cas par cas, d'attribuer directement des contrats de service dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 400 000 euros. Les autorités compétentes qui incorporent toutes leurs exigences de service public dans un seul contrat de service public peuvent décider d'attribuer directement ce contrat de service public si sa valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 800 000 euros.

Aucune exigence concernant une certaine quantité de services ne doit être fractionnée afin d'échapper à l'obligation de lancer un appel d'offres.

6. Si un opérateur propose une nouvelle initiative destinée à fournir un service là où il n'en existe aucun, l'autorité compétente peut attribuer directement à l'opérateur le droit exclusif

de fournir ce service nouveau, sous réserve que le service ne fera pas l'objet d'une indemnisation financière dans le cadre d'un contrat de service public.

Un service ne peut pas faire plus d'une fois l'objet de l'attribution directe d'un contrat de service public dans les conditions établies au premier alinéa.

Article 8

Attribution de contrats de service public fondée sur une comparaison de la qualité

Une autorité compétente peut attribuer sans appel d'offres un contrat de service public pour un service limité à une ligne et ne recevant aucune indemnisation financière au titre d'un contrat de service public, à condition que:

- a) un avis ait été publié invitant à la soumission de propositions; et
- b) l'autorité ait choisi, sur la base de ces propositions, et au moyen d'une comparaison de leur qualité, l'opérateur ou les opérateurs fournissant le meilleur service au public.

Article 9

Clauses de sauvegarde

1. Une autorité compétente peut demander à l'opérateur sélectionné de sous-traiter à des tiers non apparentés une certaine proportion des services couverts par le contrat. Cette obligation de sous-traiter ne doit pas dépasser la moitié de la valeur des services couverts par le contrat.

2. Une autorité compétente peut décider de ne pas attribuer de contrat de service public à un opérateur si cela amène ce dernier à détenir plus d'un quart du marché considéré de services de transports publics de voyageurs.

3. Lorsqu'un contrat de service public comprend un droit exclusif, l'autorité compétente peut demander à l'opérateur sélectionné d'offrir au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu un transfert au sens de la directive 77/187/CEE. L'autorité recense le personnel et donne des précisions sur ses droits contractuels.

4. Les autorités compétentes peuvent demander à l'opérateur sélectionné de s'établir dans l'État membre en question, sauf lorsque la législation communautaire adoptée conformément à l'article 71 du traité établit la liberté de fournir des services. Les autorités compétentes qui attribuent des contrats de service public ne peuvent cependant pas opérer de discrimination à l'encontre des opérateurs potentiels établis dans d'autres États membres au motif qu'ils ne sont pas encore établis dans l'État membre en question ou qu'ils ne sont pas encore en possession de la licence les autorisant à exploiter les services.

5. Lorsque les autorités compétentes appliquent une des conditions visées aux paragraphes 1 à 4, elles fournissent aux opérateurs potentiels tous les renseignements utiles lors de l'ouverture de la procédure d'attribution du contrat de service public.

CHAPITRE IV

CRITÈRES MINIMAUX APPLICABLES À L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Article 10

Sans préjudice des contrats de service public conclus conformément aux dispositions du chapitre III, les autorités compétentes peuvent définir des règles générales ou des critères minimaux devant être respectés par tous les opérateurs. Ces règles ou critères sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport similaires situés dans la zone géographique dont elles sont responsables. Le coût de mise en conformité avec ces règles ou critères minimaux peut être compensé, à condition que:

- a) une règle ou un critère qui limite les tarifs ne le fasse que pour une certaine catégorie de passagers;
- b) le montant annuel de l'indemnisation versée à l'opérateur pour avoir respecté les règles générales ou les critères minimaux dans la zone couverte par la règle ou le critère en question ne dépasse pas un cinquième de la valeur des services fournis par l'opérateur dans cette zone; et
- c) l'indemnisation puisse être obtenue de manière non discriminatoire par tous les opérateurs.

CHAPITRE V

QUESTIONS PROCÉDURALES

Article 11

Notification

L'indemnisation versée conformément au présent règlement est exemptée de la procédure de notification prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

Article 12

Procédures d'adjudication

1. La procédure adoptée pour l'appel d'offres ou pour comparer la qualité est équitable, ouverte et non discriminatoire.
2. La procédure inclut la publication conformément à l'article 13.
3. En cas d'appel d'offres, la procédure comprend:

- a) des critères de sélection tenant compte des critères énoncés à l'article 4, paragraphe 2, qui définissent les exigences minimales de l'autorité;
- b) des critères d'adjudication tenant compte des critères énoncés à l'article 4, paragraphe 2, qui définissent les éléments sur lesquels l'autorité se fonde pour faire son choix parmi les offres qui remplissent les critères de sélection; et
- c) des spécifications techniques définissant les exigences de service public couvertes par le contrat et indiquant les éléments d'actif mis à la disposition du soumissionnaire choisi et les conditions correspondantes.

Il doit y avoir un délai d'au moins cinquante deux jours entre la publication de l'appel d'offres et la date limite de réception des offres.

4. Les autorités compétentes incluent dans les informations qu'elles fournissent aux opérateurs potentiels les informations dont elles disposent, dans le cadre des contrats de service public, sur les services fournis par les opérateurs, les tarifs pratiqués et le nombre de passagers transportés au cours des cinq dernières années.

Article 13

Transparence

1. Les décisions préliminaires, les décisions et les avis arrêtés conformément au présent règlement font l'objet d'une publication appropriée mentionnant, dans le cas des décisions préliminaires et des décisions, les raisons sur lesquelles elles se fondent.

2. Les autorités compétentes envoient à l'Office des publications officielles des Communautés européennes, par les voies les mieux adaptées, les avis et les décisions portant sur les contrats de service public et les régimes d'indemnisation dont la valeur annuelle est estimée respectivement à 400 000 euros ou plus, ou à 800 000 euros ou plus pour qu'ils soient publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*.

La valeur la plus élevée visée au premier alinéa s'applique si l'autorité compétente a incorporé toutes les exigences de service public dans un seul contrat de service public.

3. Les autorités compétentes communiquent sur demande:
 - a) les conditions des contrats de service public qu'elles ont attribués;
 - b) les conditions des règles générales qu'elles ont définies pour l'exploitation des transports publics; et
 - c) les informations qu'elles détiennent, dans le cadre des contrats de service public, sur les services fournis par les opérateurs, les tarifs pratiqués et le nombre de passagers transportés.

4. Les autorités compétentes conservent pendant au moins dix ans le dossier de chaque procédure d'attribution de contrat de service public, de manière à pouvoir justifier leurs décisions ultérieurement. Elles mettent à la disposition des parties intéressées qui en font la demande des résumés de ces dossiers.

5. Les États membres communiquent à la Commission, avant la fin du mois de mars de chaque année:

- a) un résumé du nombre, de la valeur estimée et de la durée des contrats de service public que les autorités compétentes ont attribués l'année précédente, en distinguant les services par chemin de fer, par autobus et par voie navigable ainsi que les contrats donnés à la suite d'un appel d'offres, d'une procédure de comparaison de la qualité ou par attribution directe; et
- b) un résumé de l'étendue et du contenu des règles générales ou critères minimaux qui étaient en vigueur l'année précédente et pour lesquels des indemnisations ont été fournies, précisant le montant de l'indemnisation.

Article 14

Procédures de recours

1. Les États membres garantissent aux opérateurs et aux autres parties intéressées le droit d'intenter un recours auprès d'un organisme public des décisions et des décisions préliminaires prises par les autorités compétentes au titre du présent règlement. Cet organisme est indépendant, sur le plan de son organisation, de son financement, de sa structure juridique et de ses procédures décisionnelles, des autorités compétentes concernées et des opérateurs.

2. Les instances de recours sont habilitées à demander toute information utile aux autorités compétentes, aux entreprises et aux tiers impliqués dans l'État membre concerné. Ces informations sont communiquées sans retard injustifié.

3. Les instances de recours sont tenues d'examiner les réclamations et de prendre les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation dans un délai maximal de deux mois à compter de la réception de toutes les informations.

4. Nonobstant les dispositions visées au paragraphe 5, les décisions des instances de recours sont contraignantes pour toutes les parties concernées par ces décisions.

5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions arrêtées par les instances de recours soient soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 15

Dispositions comptables

1. Les services soumis à des contrats de service public conclus avec une autorité compétente particulière sont consi-

dérés comme une activité séparée du point de vue comptable et exploités en tant que division comptable séparée, distincte des autres activités menées par l'entreprise, que ces activités aient ou non un rapport avec le transport de voyageurs.

2. Chaque division comptable satisfait aux conditions suivantes:

- a) les comptes d'exploitation sont séparés;
- b) les pourcentages de frais généraux, d'actifs et de créances afférents à chaque activité sont imputés suivant leur utilisation effective;
- c) les principes de comptabilisation des coûts sur lesquels repose la tenue des comptes séparés sont clairement définis;
- d) pour chaque activité, les dépenses sont compensées par les revenus d'exploitation des services concernés et par les indemnisations versées par les pouvoirs publics à titre d'indemnisation du coût lié au respect des exigences de service public en question, sans possibilité de transfert à une autre activité.

3. Les opérateurs percevant une indemnisation liée au respect des critères minimaux applicables à l'exploitation des transports publics visés à l'article 10 indiquent séparément, dans leur comptabilité, les coûts imputables au respect de la règle générale ou du critère en question, les revenus supplémentaires apportés par la conformité à la règle ou au critère et l'indemnisation versée. L'indemnisation versée et les revenus supplémentaires perçus compensent les coûts supportés, sans possibilité de transfert à une activité non soumise à la règle ou au critère en question.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

Indemnisation.

Sauf dans le cas des contrats de service public attribués par voie d'appel d'offres, les autorités compétentes ne versent en aucun cas d'indemnisation plus élevée ni n'appliquent de procédures moins strictes que ce que prévoient les règles contenues dans l'annexe I.

Article 17

Mesures transitoires

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les régimes, les contrats ou les accords établis en dehors des modalités du présent règlement ne sont plus valables dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur du règlement.

- ii) en établissant une comparaison avec des données disponibles sur des services comparables exploités aux conditions du marché; ou
- iii) en estimant les coûts des services et la demande.

Le calcul du cas de référence devrait tenir dûment compte de l'évolution du marché des transports correspondant.

7. Le calcul de l'effet financier sur les recettes tient compte, notamment, de la modification des tarifs et du nombre de voyageurs. Le calcul tient compte de l'effet que le respect de l'exigence de service public et la modification de la qualité, de la quantité et du prix des services fournis ont sur la demande de services de transports. Cette évaluation ne se limite pas à l'impact sur le segment du réseau directement concerné par l'exigence mais englobe également les effets sur les autres parties du réseau.
8. Le calcul des effets financiers sur les coûts liés au respect d'une exigence de service public est analogue au calcul des effets sur les recettes. Lorsque l'exigence couvre uniquement quelques-uns des services fournis par l'opérateur, les coûts communs tels que les frais généraux sont répartis entre ces services et les autres en fonction de la valeur de chaque groupe de services.
9. Les coûts résultant du respect d'exigences de service public sont calculés sur la base d'une gestion efficace de l'opérateur et de la fourniture de services de transport d'un niveau de qualité suffisant.

Le montant de l'indemnisation est fixé à l'avance pour la durée du contrat ou du régime d'indemnisation, sauf dans le cas d'un ajustement du montant de l'indemnisation pouvant être fixé par le contrat ou le régime en fonction de certains facteurs prédéfinis. Le montant de l'indemnisation est dans tous les cas fixé pour au moins un an.

L'indemnisation liée au respect des exigences de service public ne peut être octroyée que si l'opérateur en question, s'il considérait ses propres intérêts commerciaux, ne remplirait pas l'exigence en l'absence de cette indemnisation ou s'il ne la remplirait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions.

ANNEXE II

Pays dont *les* opérateurs doivent être traités comme des entreprises communautaires aux fins du présent règlement, conformément à l'article 18

Bulgarie, République tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.
