

14756

*Article 12*

La décision 75/327/CEE du Conseil (\*) est abrogée.

*Article 13*

1. Les États membres prennent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

(\*) JO n° L 152 du 12. 6. 1975, p. 3.

Les dispositions adoptées en vertu du premier alinéa se réfèrent explicitement à la présente directive.

2. Les États membres communiquent à la Commission les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 14*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

**Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1191/69 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**

*COM(89) 564 final*

*(Présentée par la Commission le 1<sup>er</sup> décembre 1989.)*

*(90/C 34/07)*

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant qu'un des objectifs de la politique commune des transports est d'éliminer les disparités dans les obligations inhérentes à la notion de service public et qui sont de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence du marché des transports;

considérant que l'intérêt public particulier des services de transport peut justifier que la notion de service public s'applique à leurs activités;

considérant que les modalités de prestation de ces services doivent être établies entre les autorités compétentes et les entreprises dans le cadre d'un contrat afin de garantir l'activité commerciale de ces dernières;

considérant qu'à la lumière des possibilités offertes par ces contrats, imposer indéfiniment des obligations de

service public ne peut plus se justifier par la nécessité de satisfaire aux besoins des transports publics sauf pour la fourniture de certains services de transport urbain, suburbain et régionaux;

considérant qu'il est dès lors nécessaire de modifier le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil (\*) pour établir les règles générales gouvernant les contrats de service public,

**A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:**

*Article premier*

Le règlement (CEE) n° 1191/69 est modifié comme suit:

1) À l'article 1<sup>er</sup>, les paragraphes 2, 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Si cela se révèle nécessaire pour assurer un transport correct sur une ligne ou dans une aire géographique particulière, l'État membre peut prendre des mesures pour l'établissement ou la continuation de services publics sur la base de contrats à négocier avec les compagnies conformément à l'article 14.

3. Toutefois les États membres peuvent continuer de soumettre des services urbains, suburbains et

(\*) JO n° L 156 du 28. 6. 1969, p. 1.

régionaux à l'imposition des obligations de service public visées au paragraphe 1. Ces services doivent être exploités comme une division particulière satisfaisant aux conditions suivantes:

- a) que les comptabilités soient séparées et les actifs clairement distingués;
- b) que soit reconnue son autonomie interne en ce qui concerne la gestion courante et le contrôle des domaines administratif et comptable;
- c) que le bilan soit équilibré par les recettes d'exploitation, y compris les concours publics et les compensations, sans aide de ou vers un autre secteur d'activité de l'entreprise.

4. La charge financière pesant sur une entreprise de transport et découlant de l'imposition des obligations de service public visées au paragraphe 3 fait l'objet de compensation selon les méthodes communes énoncées par le présent règlement.»

2) À l'article 1<sup>er</sup> est ajouté le paragraphe 5 suivant:

«5. Au sens du présent règlement, on entend par:

- «services urbains et suburbains», les services de transport de voyageurs fonctionnant selon un système particulier de tarification afin de répondre aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins du transport de voyageurs entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- «services régionaux», les services de transport destinés à répondre aux besoins en transport d'une région ou aux besoins de transport entre une région et les centres principaux de transport.»

3) Le deuxième alinéa du paragraphe 1 et le paragraphe 2 de l'article 10 ainsi que le paragraphe 3 de l'article 11 sont supprimés.

4) La section V est remplacée par le texte suivant:

#### «SECTION V

##### Contrats de service public

###### Article 14

1. On entend par «contrat de service public», un contrat négocié et conclu entre l'État membre et une entreprise de transport dans le but de fournir au public un service adéquat, tout en respectant l'autonomie et les intérêts commerciaux de l'entreprise de transport.

2. Au travers du contrat de service public, l'État membre peut en particulier garantir:

- la fourniture de services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité,
- l'exploitation de services complémentaires,
- le transport à des prix et conditions de transport déterminées, en particulier pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines lignes.

Un contrat de service public peut comprendre soit la fourniture d'un service entraînant un désavantage économique pour l'entreprise, soit la création ou le maintien d'un service de transport qui sinon n'existerait pas.

3. Tout contrat de service public doit être conclu au préalable et comprendra notamment les points suivants:

- a) la durée de validité du contrat, qui doit être pluriannuelle;
- b) les caractéristiques des services offerts, notamment les normes de continuité, de régularité, de capacité et de qualité;
- c) les règles de procédure concernant la fixation ou le réajustement des tarifs des services;
- d) le prix du contrat, qui peut être défini soit comme s'ajoutant aux recettes tarifaires — lorsque l'entreprise doit fixer ses prix à l'intérieur de certaines limites posées dans le contrat — soit comme comprenant les recettes tarifaires — quand l'État membre a gardé la latitude de fixer les tarifs;
- e) l'indication claire et explicite des moyens et des échéances de paiement du prix du contrat;
- f) la possibilité d'avenants pour prendre en compte des changements imprévisibles;
- g) une disposition relative à l'amortissement des actifs servant à l'exploitation des services.

4. Lorsqu'une entreprise souhaite interrompre ou introduire des modifications substantielles dans un service relevant d'un contrat de service public, l'autorité compétente en est préalablement informée et peut imposer le report de la décision durant une période suffisante pour organiser une consultation publique. Si l'autorité compétente désire maintenir ce service, elle doit engager des négociations à cet effet en vue de conclure un contrat de service public.

5. Dans l'éventualité d'un échec de ces négociations ou dans le cas d'un désaccord concernant

l'exécution d'un contrat, les parties concernées peuvent s'en remettre à un comité d'arbitres désignés par les deux parties. Pendant la durée de l'analyse par le comité d'arbitres, le service est maintenu. Les conclusions du comité tiennent notamment compte des éléments suivants:

- l'intérêt public général,
- les caractéristiques spécifiques du service,
- la nécessité de couvrir les coûts réels du service.

Les conclusions du comité sont rendues dans un délai de trois mois et lient les deux parties.

6. L'entreprise a droit à une compensation attribuée selon les méthodes énoncées à la section IV pour la période antérieure à la conclusion du contrat.

7. L'État membre fournit, pour le 31 mai de chaque année, à la Commission les informations concernant les contrats de service public en vigueur dans l'année précédente, et en particulier:

- un résumé du contenu des nouveaux contrats et des avenants,
- les conclusions des comités d'arbitres visés au paragraphe 5,

— l'évaluation générale des contrats venus à expiration.

Les États membres fournissent à la Commission, sur sa demande, toute information complémentaire sur les conditions, l'exploitation et les résultats des contrats de service public.»

5) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 19*

1. Le présent règlement s'applique aux compagnies de chemin de fer tombant dans le champ d'application de la directive du Conseil relative au développement des chemins de fer de la Communauté (\*).

2. En ce qui concerne les autres entreprises de transport, les entreprises dont l'activité principale est la fourniture de services de transport de caractère local ou régional sont exclues du champ d'application du présent règlement.»

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

(\*) Voir proposition de directive en page 8 du présent Journal officiel.

**Proposition de décision du Conseil relative à la mise en œuvre d'un réseau européen de trains à grande vitesse**

*COM(89) 564 final*

*(Présentée par la Commission le 1<sup>er</sup> décembre 1989.)*

*(90/C 34/08)*

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que le fonctionnement du marché intérieur exige le renforcement et l'accroissement de l'efficacité des infrastructures de transport entre les régions de la Communauté, grâce en particulier à un réseau de trains à grande vitesse pour le transport des personnes et, éventuellement, des marchandises;

considérant que la Commission a présenté au Conseil en 1986 un rapport intitulé «Vers un réseau européen à grande vitesse» (\*); que le Parlement a appuyé une action communautaire dans ce domaine (\*\*) et que la Communauté des chemins de fer européens a présenté, début 1989, une «proposition pour un réseau européen à grande vitesse»;

considérant que la situation de saturation de l'espace aérien et de nombreux axes routiers est préoccupante et que l'augmentation des capacités aériennes et routières entraînerait des investissements très importants;

considérant que la Communauté doit accorder une priorité au développement des technologies les plus respectueuses de l'environnement;

considérant que les infrastructures ferroviaires répondent à cette exigence et bénéficieraient du développement de la technique de la grande vitesse;

(\*) COM(86) 341 final.

(\*\*) Rapport Starita PE 109.323