

## III

(Actes préparatoires)

## COMITÉ DES RÉGIONS

103<sup>E</sup> SESSION PLÉNIÈRE DES 7-9 OCTOBRE 2013

**Avis du Comité des régions sur le «Quatrième paquet ferroviaire»**

(2013/C 356/16)

LE COMITE DES RÉGIONS

- accueille favorablement la volonté de la Commission européenne de compléter le cadre réglementaire nécessaire à l'avènement d'un espace ferroviaire unique;
- considère que la libéralisation n'est pas une fin en soi, l'objectif devant être l'amélioration de l'offre et de la qualité des services. L'ouverture à la concurrence ne peut être appréciée sans considérer aussi les investissements dans les infrastructures, les conditions effectives de fonctionnement du marché ou encore les aspects techniques d'interopérabilité;
- rappelle que le principe de libre administration permet aux autorités locales de choisir comment elles souhaitent organiser leurs services de transport public; estime toutefois que la fixation de plafonds trop bas pour les adjudications directes constitue une limitation grave du principe de libre administration des collectivités locales;
- se félicite du renforcement du rôle du gestionnaire d'infrastructure et de la mise en place de comités de coordination qui surveilleront les activités de ce gestionnaire d'infrastructure renforcé et veilleront à l'efficacité de l'ensemble du système. Les autorités locales devront y être systématiquement associées et non simplement «le cas échéant»;
- encourage la mise en place rapide d'un réseau européen de gestionnaires d'infrastructure indispensable au fonctionnement d'un espace ferroviaire unique européen et à la coordination transfrontière;
- est favorable au renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne qui vise notamment à soutenir l'interopérabilité technique et l'harmonisation des procédures «sécurité» pour éviter les problèmes importants créés par les divergences entre 26 autorités nationales.

<b>Rapporteur:</b>	Pascal MANGIN (FR/PPE), conseiller régional d'Alsace
<b>Textes de référence</b>	<p>Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions relative au «Quatrième paquet ferroviaire — achever l'espace ferroviaire unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes»</p> <p>COM(2013) 25 final;</p> <p>Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil abrogeant le règlement (CEE) 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer</p> <p>COM(2013) 26 final;</p> <p>Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) 881/2004</p> <p>COM(2013) 27 final;</p> <p>Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer</p> <p>COM(2013) 28 final;</p> <p>Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire</p> <p>COM(2013) 29 final;</p> <p>Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte)</p> <p>COM(2013) 30 final;</p> <p>Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (refonte)</p> <p>COM(2013) 31 final;</p> <p>Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire</p> <p>COM(2013) 32 final;</p> <p>Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur le profil et les tâches des autres personnels de bord des trains</p> <p>COM(2013) 33 final;</p> <p>Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la mise en œuvre des dispositions de la directive 2007/58/CE relatives à l'ouverture du marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer accompagnant la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur le quatrième paquet ferroviaire</p> <p>COM(2013) 34 final.</p>

## I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

### A. *Obligations de service public*

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

#### **Remarques générales**

1. accueille favorablement la volonté de la Commission européenne de compléter le cadre réglementaire nécessaire à l'avènement d'un espace ferroviaire unique;

2. rappelle la position qu'il a déjà défendue à plusieurs reprises, par exemple dans son avis sur l'«Écologisation des transports», à savoir que l'un des principaux objectifs de la politique européenne des transports consiste à transférer le transport de personnes et de marchandises, en particulier le trafic transfrontalier de marchandises et de marchandises lourdes, de la route vers le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, c'est-à-dire le rail, et que l'UE doit veiller à la réalisation de cet objectif en prenant des mesures appropriées lorsque des capacités suffisantes sont disponibles à cet effet;

3. considère que la libéralisation n'est pas une fin en soi, l'objectif devant être l'amélioration de l'offre et de la qualité des services. L'ouverture à la concurrence ne peut être appréciée sans considérer aussi les investissements dans les infrastructures, les conditions effectives de fonctionnement du marché ou encore les aspects techniques d'interopérabilité;

4. souhaite se placer dans une démarche holistique combinant proportionnalité, subsidiarité et le contrôle du marché par un régulateur fort. Le Comité des régions est ainsi favorable aux conditions de proportionnalité des services publics introduites par la Commission et au contrôle du régulateur sur l'articulation entre service commerciaux et services publics;

5. souhaite que les autorités locales et régionales soient pleinement associées à la préparation et à la mise en œuvre des mesures de politique ferroviaire impactant directement les usagers et les autorités compétentes elles-mêmes;

6. considère qu'une meilleure efficacité du système ferroviaire et notamment des contrats de services publics est bénéfique aux collectivités locales et territoriales au vu des contraintes budgétaires et financières fortes auxquelles elles sont soumises;

7. rappelle que le principe de libre administration permet aux autorités locales de choisir comment elles souhaitent organiser leurs services de transport public. En ce sens, l'article 5.2 ne devra pas être remis en cause puisqu'il permet de recourir à un opérateur interne; estime toutefois que la fixation de plafonds

trop bas pour les adjudications directes constitue une limitation grave du principe de libre administration des collectivités locales;

8. insiste sur le caractère abordable que doit revêtir le transport public;

#### **Le cadre réglementaire**

##### *Plans de transport public*

9. demande que les plans de transport public donnent une visibilité et une sécurité suffisantes aux opérateurs et utilisateurs de l'ensemble des modes de transports afin de favoriser l'intermodalité. Ils devront tenir compte des problématiques de cohésion sociale et territoriale comme de développement durable;

10. soutient la demande de la Commission européenne pour que les plans de transport couvrent tous les modes de transport. Ils doivent être facilement adaptables par les autorités locales compétentes, car divers types de changements de circonstances peuvent les affecter. Par ailleurs, il convient d'encourager et de garantir la coopération transfrontalière efficace notamment via les GECT, entre les autorités compétentes de sorte qu'elles coordonnent leur plan de transport pour les divers modes;

11. demande que les obligations imposées aux autorités locales au titre de la mise en œuvre des plans de transport ne suscitent pas de charges organisationnelles et financières excessives;

##### *Cadre social*

12. salue les références faites au cadre social. Elles devront toutefois être précisées afin de limiter tout risque de dumping social. À l'inverse, elles ne devront pas être un obstacle à une meilleure compétitivité du secteur ferroviaire et devront encourager la polyvalence des personnels;

##### *Modes de sélection des prestataires*

13. note que l'attribution des contrats de services public par appel d'offre peut, dans certaines conditions, générer des gains d'efficacité et des économies pour les autorités compétentes, et ce à prestations équivalentes voire meilleures;

14. demande cependant que les autorités locales compétentes conservent la possibilité de choisir entre appel d'offres (ouverture partielle ou globale du contrat de service public), régie et attribution directe. Afin d'éviter des dérives monopolistiques, l'attribution directe doit être encadrée plus strictement, notamment en fonction de critères de qualité de la prestation et non

simplement de son prix. L'enjeu est, pour les autorités organisatrices de transport, d'arriver à la transparence des prix par rapport aux services rendus grâce à la contestabilité des marchés;

15. fait valoir qu'une approche souple en matière de sélection de l'opérateur de transport par les autorités locales compétentes, parmi lesquelles figurent les régions, doit tenir compte du degré de développement du marché des transports régionaux dans chacun des États membres;

16. s'interroge sur la réalité de la mise en concurrence alors que certains appels d'offres ne font l'objet que d'une très faible concurrence. Invite la Commission à clarifier les critères de mise en concurrence réelle en se basant notamment sur les coûts administratifs de réponse aux appels d'offres ou à la durée des contrats proposés par les autorités compétentes;

17. insiste pour que les opérateurs ferroviaires ayant presté un service public soient également responsables de l'exactitude des informations fournies dans le cadre de l'appel d'offres visant à renouveler ou transférer le contrat, dans la limite de la confidentialité des affaires;

#### *Accès au marché du matériel roulant*

18. reconnaît le rôle de barrière à l'entrée que peut jouer l'acquisition du matériel roulant;

19. ne souhaite exclure aucune méthode pour garantir la couverture de la valeur résiduelle de ce matériel;

#### *Aides d'État*

20. rappelle que le Parlement et le Conseil ont déjà fait savoir qu'ils refuseraient la suppression de l'article 9 du présent règlement;

21. se joint au Parlement et au Conseil dans le refus de devoir notifier systématiquement toutes les contributions aux services publics de transport, compte tenu des spécificités du secteur des transports;

#### **B. Ouverture des marchés et gouvernance**

22. soutient, dès lors que des conditions de concurrence équitables et d'ouverture pour toutes les entreprises ferroviaires européennes, ainsi que l'absence de distorsion de la concurrence sur le marché sont strictement garanties, que les États membres devraient disposer d'une certaine liberté pour organiser et faire

évoluer leur système ferroviaire entre le modèle de la séparation et celui des entreprises intégrées;

23. se félicite du renforcement du rôle du gestionnaire d'infrastructure dans un souci de rationalisation du système ferroviaire. Le gestionnaire d'infrastructure doit offrir un guichet unique pour l'accès au réseau, et notamment vis-à-vis des autorités organisatrices. Son conseil d'administration ou son conseil de surveillance devra dès lors comporter un collègue des représentants des autorités organisatrices régionales;

24. salue la mise en place de comités de coordination qui surveilleront les activités de ce gestionnaire d'infrastructure renforcé et veilleront à l'efficacité de l'ensemble du système. Les autorités locales devront y être systématiquement associées et non simplement « le cas échéant »;

25. demande la désignation d'interlocuteurs au sein du gestionnaire de l'infrastructure et dédiés aux relations avec les autorités locales et régionales;

26. rappelle l'obligation d'appliquer les principes de proportionnalité et de subsidiarité, notamment lorsque la Commission souhaite s'attribuer de nouveaux pouvoirs de décision;

27. encourage la mise en place rapide d'un réseau européen de gestionnaires d'infrastructure indispensable au fonctionnement d'un espace ferroviaire unique européen et à la coordination transfrontière;

28. insiste sur la responsabilisation des gestionnaires des gares vis-à-vis des autorités locales et régionales. Les gares sont en effet de puissants leviers d'attractivité territoriale;

29. rappelle que la libéralisation n'est pas une fin en soi, l'objectif devant être l'amélioration de l'offre et de la qualité des services. Toutefois, les expériences d'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires interurbains de passagers sont encore trop limitées en Europe. Il convient de les encourager, tout en préservant les services publics et en les encadrant par la notion d'atteinte à l'équilibre économique de ces services;

30. constate qu'il est essentiel de maintenir les dispositions actuelles qui permettent aux entreprises qui, jouant le rôle de gestionnaire d'infrastructure et celui d'opérateur, qui effectuent des services à caractère local sur une infrastructure ferroviaire distincte et de petite taille, de poursuivre leurs activités sur la base des principes actuels. Une telle infrastructure locale ne doit pas dépasser 150 km;

31. salue les références faites au cadre social. Elles devront toutefois être précisées afin de limiter tout risque de dumping social. À l'inverse, elles ne devront pas être un obstacle à une meilleure compétitivité du secteur ferroviaire et devront encourager la polyvalence des personnels;

32. soutient la montée en puissance des organismes de contrôle et encourage leur coopération au niveau européen, notamment pour l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique d'un service. Les autorités locales et régionales devront également bénéficier de délais raisonnables pour saisir les organismes de contrôle en cas de doute sur le maintien d'un tel équilibre;

33. rappelle que la billetterie est consubstantielle à l'ouverture des marchés. Une meilleure coordination entre entreprises ferroviaires et avec les autorités locales et régionales compétentes est nécessaire dans ce domaine;

34. estime que l'exigence de participation des entreprises opérant des services nationaux à un système d'information national sur l'offre et la billetterie (intermodales) devrait être rendue obligatoire car le développement des services associés est un facteur majeur d'amélioration de l'attractivité des transports collectifs, notamment ferroviaires;

### C. Pilier technique

35. partage le diagnostic dressé par la Commission sur les principaux problèmes et les limites du cadre législatif européen en vigueur en matière technique;

36. est favorable au renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne dont le siège est à Valenciennes qui vise notamment à soutenir l'interopérabilité technique et l'harmoni-

sation des procédures «sécurité», à accélérer la mise en place d'une autorisation de mise en service unique pour les véhicules et à renforcer les pouvoirs de l'ERA pour éviter les problèmes importants créés par les divergences entre 26 autorités nationales. Les véhicules destinés à circuler uniquement à l'intérieur d'un pays peuvent continuer à faire l'objet d'une autorisation délivrée par les autorités nationales compétentes en matière de sécurité;

37. demande cependant la prise en compte d'une période de transition avant que l'ERA soit pleinement opérationnelle pour ses nouvelles missions;

38. soutient l'objectif fixé par la Commission de réduire le nombre de règles nationales en supprimant les règles redondantes ou celles contraires au droit de l'UE et aux spécifications techniques d'interopérabilité;

39. salue certaines propositions de la Commission européenne sur le rôle de l'ERA et sur la création en son sein d'une instance d'appel. En effet, la Commission européenne propose de renforcer le rôle de l'Agence et d'en faire un guichet unique décisionnaire pour les véhicules et les certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires. Un renforcement et une clarification des pouvoirs de l'Agence, de ses moyens (financiers et humains) et de sa responsabilité sont ainsi nécessaires. Il en va de même de la chambre des recours;

40. demande que le Comité des régions soit associé à l'élaboration des programmes de l'Agence Ferroviaire;

41. appelle à ne pas négliger les analyses coûts-bénéfices des mesures d'interopérabilité et notamment leur impact pour les autorités locales et régionales.

## II. RECOMMANDATIONS D'AMENDEMENT

### Amendement 1

COM(2013) 28 final

Nouveau considérant après le considérant 9

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>Le principe de la réciprocité est un outil important pour prévenir toute distorsion de concurrence; il devrait s'appliquer aux entreprises de pays tiers désirant prendre part à des procédures d'appel d'offres au sein de l'Union.</u></p>

### Exposé des motifs

Il ne faut pas donner à des opérateurs de pays tiers la possibilité de participer à des procédures de mise en concurrence dans les États membres de l'UE lorsque les pays tiers concernés n'ont pas encore ouvert leur propre marché aux opérateurs des États membres de l'UE.

**Amendement 2**

COM(2013) 28 final

Considérant 15

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
La préparation des entreprises ferroviaires à une mise en concurrence obligatoire pour les contrats de service public nécessite une période supplémentaire pour permettre aux entreprises auxquelles ces contrats étaient auparavant attribués directement de procéder à une restructuration interne efficace et durable. Des mesures transitoires sont donc nécessaires pour les contrats attribués directement entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement et le 3 décembre 2019.	La préparation des entreprises ferroviaires à une mise en concurrence <del>obligatoire</del> pour les contrats de service public nécessite une période supplémentaire pour permettre aux entreprises auxquelles ces contrats étaient auparavant attribués directement de procéder à une restructuration interne efficace et durable. Des mesures transitoires sont donc nécessaires pour les contrats attribués directement entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement et le 3 décembre 2019.

**Amendement 3**

COM(2013) 28 final

Considérant 18

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
18. Dans le contexte de la modification du règlement (CE) n° 994/98 (règlement d'habilitation), la Commission a également proposé une modification du règlement (CE) n° 1370/2007 [COM(2012)730/3]. Afin d'harmoniser l'approche relative aux exemptions par catégorie dans le domaine des aides d'État, et conformément aux procédures prévues à l'article 108, paragraphe 4, et à l'article 109 du traité, les aides en faveur de la coordination des transports ou du remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public visées l'article 93 du traité devraient être introduites dans le champ d'application du règlement d'habilitation.	<del>18. Dans le contexte de la modification du règlement (CE) n° 994/98 (règlement d'habilitation), la Commission a également proposé une modification du règlement (CE) n° 1370/2007 [COM(2012)730/3]. Afin d'harmoniser l'approche relative aux exemptions par catégorie dans le domaine des aides d'État, et conformément aux procédures prévues à l'article 108, paragraphe 4, et à l'article 109 du traité, les aides en faveur de la coordination des transports ou du remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public visées l'article 93 du traité devraient être introduites dans le champ d'application du règlement d'habilitation.</del>

**Exposé des motifs**

Le renvoi du principe d'exonération de l'obligation de notification des compensations vers un autre texte, changerait l'économie toute entière du règlement OSP et ferait peser un risque d'insécurité juridique majeur sur les services publics de transport de voyageurs.

**Amendement 4**

COM(2013) 28 final

Article 2, point c

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale et qui couvre les besoins en transport d'une agglomération urbaine ou d'une localité rurale;	c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence <del>n'est pas nationale et ne couvre pas tout le territoire d'un État</del> <u>membre ou</u> qui couvre les besoins en transport <u>d'une région ou</u> d'une agglomération urbaine ou d'une localité rurale <u>y compris au niveau transfrontalier</u> ;

**Exposé des motifs**

«N'est pas nationale» peut avoir deux significations: ne couvrant pas l'ensemble du territoire d'un État membre ou une autorité compétente locale qui peut avoir son territoire dans deux États membres ou plus. La définition doit être clarifiée pour accompagner l'émergence d'autorités organisatrices ayant des compétences transfrontalières.

Par ailleurs, les régions doivent être couvertes sans ambiguïté par le présent règlement.

**Amendement 5**

COM(2013) 28 final

Article 2, point e

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
e) La portée des obligations de service public exclut tous les services publics de transport qui ne sont pas strictement nécessaires pour bénéficier des effets de réseau au niveau local, régional ou infranational.	e) La portée des obligations de service public <del>exclut</del> <u>inclut</u> tous les services publics de transport qui <del>ne sont pas strictement nécessaires pour bénéficier</del> <u>font émerger</u> des effets de réseau au niveau local, régional ou infranational, <u>ces effets de réseau peuvent provenir de la combinaison de lignes rentables et non rentables.</u>

**Exposé des motifs**

Si une ligne de transport régional est à l'équilibre économique ou bénéficiaire, elle doit pouvoir être intégrée dans un contrat de service public avec d'autres lignes déficitaires afin que son bénéfice contribue au financement de celles-ci et qu'une optimisation des moyens techniques nécessaires à l'exploitation puisse être trouvée le cas échéant.

**Amendement 6**

COM(2013) 28 final

Article 2 bis, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
1. Les autorités compétentes établissent et mettent régulièrement à jour des plans pour le transport public de voyageurs couvrant tous les modes de transport concernés pour le territoire dont elles sont responsables.	1. Les autorités compétentes établissent et mettent régulièrement à jour des plans pour le transport public de voyageurs couvrant tous les modes de transport concernés pour le territoire dont elles sont responsables. <u>Ces obligations s'appliquent seulement aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.</u>
Lesdits plans définissent les objectifs de la politique du transport public et les moyens de leur mise en œuvre, et ils couvrent tous les modes de transport concernés pour le territoire dont lesdites autorités sont responsables. Les plans pour le transport public comportent au minimum:	Lesdits plans définissent les objectifs de la politique du transport public et les moyens de leur mise en œuvre, et ils couvrent tous les modes de transport concernés pour le territoire dont lesdites autorités sont responsables. Les plans pour le transport public comportent au minimum:
(a) la structure du réseau ou des lignes;	(a) la structure du réseau ou des lignes;
(b) les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, telles que l'accessibilité, la connectivité territoriale, la sûreté, les interconnexions modales et intermodales aux principales plates-formes de connexion, les caractéristiques de l'offre telles que l'horaire d'exploitation, la fréquence des services et le taux minimal d'utilisation des capacités;	(b) les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, telles que l'accessibilité, la connectivité territoriale, la sûreté, les interconnexions modales et intermodales aux principales plates-formes de connexion, les caractéristiques de l'offre telles que <u>les principes horaires</u> <del>l'horaire d'exploitation</del> , <u>et la fréquence des services</u> <del>et le taux minimal d'utilisation des capacités</del> ;

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>(c) les normes de qualité relatives à des éléments tels que les caractéristiques des équipements des arrêts et du matériel roulant, la ponctualité et la fiabilité, la propreté, les services aux usagers et leur information, le traitement des plaintes et les recours, le contrôle de la qualité des services;</p> <p>(d) les principes de la politique tarifaire;</p> <p>(e) les exigences opérationnelles telles que le transport de bicyclettes, la gestion du trafic et le plan d'urgence en cas de perturbation.</p> <p>Lorsqu'elles établissent les plans pour le transport public, les autorités compétentes tiennent compte, notamment, des règles applicables en matière de droits des voyageurs, d'emploi et de protection de l'environnement, et sur le plan social.</p> <p>Les autorités compétentes adoptent les plans pour le transport public après consultation des parties intéressées, et les publient. Aux fins du présent règlement, les parties intéressées à prendre en considération sont, au minimum, les opérateurs de transport, les gestionnaires de l'infrastructure s'il y a lieu et les associations de voyageurs et de travailleurs représentatives</p>	<p>(c) les normes de qualité relatives à des éléments tels que les caractéristiques des équipements des arrêts et du matériel roulant, la ponctualité et la fiabilité, la propreté, les services aux usagers et leur information, le traitement des plaintes et les recours, le contrôle de la qualité des services;</p> <p>(d) les principes de la politique tarifaire;</p> <p>(e) les exigences opérationnelles telles que le transport de bicyclettes, la gestion du trafic et le plan d'urgence en cas de perturbation;</p> <p><u>(f) les exigences de cohésion sociale et territoriale.</u></p> <p>Lorsqu'elles établissent les plans pour le transport public, les autorités compétentes tiennent compte, notamment, des règles applicables en matière de droits des voyageurs, d'emploi et de protection de l'environnement, et sur le plan social <u>afin de prévenir tout dumping dans ces différents domaines.</u></p> <p><u>Les plans pour le transport public devront être soumis à l'organisme de contrôle pour simple avis 1 mois avant leur publication.</u></p> <p><u>Les autorités compétentes coopèrent entre elles afin de coordonner les informations contenues dans leur plan de transport respectif et établissent des plans de transport communs pour les services de transport régionaux transfrontaliers.</u></p> <p>Les autorités compétentes adoptent les plans pour le transport public après consultation des parties intéressées, et les publient. Aux fins du présent règlement, les parties intéressées à prendre en considération sont, au minimum, les opérateurs de transport, les gestionnaires de l'infrastructure s'il y a lieu et les associations de voyageurs et de travailleurs représentatives.</p> <p><u>Les prestataires des services publics antérieurs ou existants sont tenus de fournir aux autorités compétentes les données nécessaires dans un délai d'un mois suivant la demande desdites autorités et ce, même lorsqu'il s'agit d'autorités d'un État membre voisin.</u></p>

### Exposé des motifs

Les plans de transports publics de voyageurs peuvent constituer des obligations lourdes et additionnelles mais sans effet pour les trains grandes lignes conventionnées d'aménagement du territoire. L'amendement suggère d'en limiter l'obligation aux seules agglomérations d'une certaine taille.

Compte tenu de la complexité et de la volatilité (hexogène aux autorités compétentes) de l'horaire d'exploitation, il est plus réaliste de faire état de principes horaires dans un plan de transport.

Sur des lignes peu fréquentées, l'engagement sur le taux minimal d'utilisation des capacités est susceptible d'impacter négativement sur le service public concerné et serait alors contraire à l'intérêt de l'autorité compétente.

L'intermodalité comme la coordination transfrontalière doivent être encouragées.

Les plans pour le transport public nécessitent des données précises sur les développements des marchés des différents modes de transport. Les acteurs du marché détiennent les principales sources d'informations et doivent donc les partager avec l'autorité publique.

### Amendement 7

COM(2013) 28 final

Article 2 bis, paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les spécifications et la compensation liée à l'incidence financière nette des obligations de service public répondent aux critères suivants:</p> <p>a) elles permettent d'atteindre les objectifs du plan pour le transport public de la manière la plus efficace possible par rapport aux coûts;</p>	<p>Les spécifications et la compensation liée à l'incidence financière nette des obligations de service public répondent aux critères suivants:</p> <p>a) elles permettent d'atteindre les objectifs du plan pour le transport public de la manière la plus efficace possible <del>par rapport aux coûts;</del></p>

### Amendement 8

COM(2013) 28 final

Article 4, paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>8. Les autorités compétentes mettent à disposition de toutes les parties intéressées des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle.</p> <p>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 l'appel d'offres, et des précisions sur les spécifications de l'infrastructure pertinentes pour l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant requis, et leur permettent 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.</p> <p>Le non-respect des dispositions énoncées ci-dessus est soumis au contrôle juridictionnel prévu à l'article 5, paragraphe 7.</p>	<p>8. Les autorités compétentes mettent à disposition de toutes les parties intéressées des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle. <u>Les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, les entreprises ferroviaires qui prestent ou ont presté le contrat de service public doivent aider les autorités compétentes à fournir toutes les données pertinentes. Ils sont responsables de l'exactitude des données fournies à l'autorité compétente.</u></p> <p>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 l'appel d'offres, et des précisions sur les spécifications de l'infrastructure pertinentes pour l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant requis, et leur permettent 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.</p> <p>Le non-respect des dispositions énoncées ci-dessus est soumis au contrôle juridictionnel prévu à l'article 5, paragraphe 7.</p> <p><u>L'opérateur actuel d'une ligne ou un réseau qui fait l'objet d'un appel d'offre concurrentiel doit fournir à l'autorité compétente les données nécessaires à la préparation de l'offre de manière gratuite, complète et précise, en particulier en ce qui concerne la demande de voyage et les recettes tirées du transport des voyageurs, dans la limite de la confidentialité des affaires.</u></p> <p><u>L'ancien exploitant et le gestionnaire de l'infrastructure doivent rembourser aux autres opérateurs toute perte causée par des offres effectuées sur la base de données incorrectes ou manquantes.</u></p>

**Exposé des motifs**

Les données du gestionnaire d'infrastructure ne sont pas suffisantes car elles ne contiennent pas les données commerciales de l'opérateur ferroviaire. Les prestataires précédents et/ou actuels doivent fournir des données, en particulier les opérateurs historiques afin de garantir un accès non-discriminatoire à l'information. Cette mise en cohérence est indispensable, au risque de faire peser sur les autorités compétentes des obligations qu'elles seraient dans l'impossibilité d'honorer.

**Amendement 9**

COM(2013) 28 final

Article 5, nouveau paragraphe après le paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<u>L'autorité compétente peut exclure des opérateurs de pays tiers de la procédure de mise en concurrence lorsque ces pays ne prévoient pas une telle procédure pour les entreprises des États membres de l'Union.</u>

**Exposé des motifs**

Il ne faut pas donner à des opérateurs de pays tiers la possibilité de participer à des procédures de mise en concurrence dans les États membres de l'UE lorsque les pays tiers concernés n'ont pas encore ouvert leur propre marché aux opérateurs des États membres de l'UE.

**Amendement 10**

COM(2013) 28 final

Article 5, paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>4. Sauf si la législation nationale l'interdit, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public</p> <p>(a) dont la valeur annuelle moyenne est estimée à: moins de 1 000 000 EUR ou moins de 5 000 000 EUR dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer, ou</p> <p>(b) qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs ou moins de 150 000 kilomètres dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer.</p>	<p>4. Sauf si la législation nationale l'interdit, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public</p> <p>(a) dont la valeur annuelle moyenne est estimée à: moins de 1 000 000 EUR ou moins de 5 000 000 EUR dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer, ou</p> <p>(b) qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs ou moins de <del>150 000</del> <u>500 000</u> kilomètres dans le cas d'un contrat de service public incluant des prestations de transport public par chemin de fer.</p>

**Exposé des motifs**

Le seuil proposé par la Commission de 150 000 kilomètres annuels pour le transport public par chemin de fer exclut de fait toute ligne ferroviaire où ce mode serait pertinent. Le seuil de 500 000 kilomètres permet de restreindre les cas d'exception à la règle de procédure d'appel d'offres à des lignes uniques d'une longueur pertinente pour le mode ferroviaire et avec un niveau de service viable pour le mode ferroviaire.

**Amendement 11**

COM(2013) 28 final

Article 5, nouveau paragraphe après le paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<u>La décision d'attribuer directement les services est transmise pour avis dans un délai de deux mois à l'organisme de régulation définie à l'article 55 de la directive 2012/34/EC.</u>

**Exposé des motifs**

Ce nouveau paragraphe permet la participation de l'organisme de régulation compétent au processus d'organisation du transport ferroviaire sans limiter pour autant le droit des autorités locales compétentes d'attribuer directement des contrats de service à des opérateurs internes. Dans le même temps, il encadre l'attribution directe afin de limiter les situations d'oligopoles.

**Amendement 12**

COM(2013) 28 final

Article 5, nouveau paragraphe après le paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway. 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, s'applique.</u></p> <p><u>Toutefois, si le contrat a déjà fait l'objet d'une attribution directe et que les indicateurs de qualité des services se dégradent de plus de 10 % en moyenne sur l'ensemble de la durée du contrat pour des motifs dépendant de l'opérateur de service public, ce contrat devra faire l'objet d'un appel d'offres à son échéance. Six mois après l'adoption du présent règlement, la Commission européenne définira la qualité par actes délégués en fonction d'une série d'indicateurs de performance comprenant la ponctualité.</u></p>

**Exposé des motifs**

Il convient de restaurer la possibilité de recourir à l'attribution directe, mais en l'encadrant dans le temps. Si son fonctionnement n'est pas satisfaisant, l'autorité compétente devra basculer automatiquement vers l'appel d'offres.

**Amendement 13**

COM(2013) 28 final

Article 5 bis, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
[...]	[...]

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>L'autorité compétente peut se conformer à l'exigence énoncée au premier alinéa selon l'une des modalités suivantes:</p> <p>(a) en acquérant elle-même le 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;</p> <p>(b) en fournissant 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. Une telle garantie peut couvrir le risque lié à la valeur résiduelle dans le respect des règles applicables en matière d'aides d'État;</p> <p>(c) en s'engageant, dans le contrat de service public, à reprendre le matériel roulant au prix du marché à la fin dudit contrat.</p> <p>[...]</p>	<p>L'autorité compétente peut se conformer à l'exigence énoncée au premier alinéa selon <del>l'une des modalités</del> <u>une différentes des modalités favorisant les économies d'échelle</u> <del>suivantes</del> <u>telles que:</u></p> <p>(a) en acquérant elle-même le 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;</p> <p>(b) en fournissant 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. Une telle garantie peut couvrir le risque lié à la valeur résiduelle dans le respect des règles applicables en matière d'aides d'État;</p> <p>(c) en s'engageant, dans le contrat de service public, à reprendre le matériel roulant au prix du marché à la fin dudit contrat.;</p> <p><u>(d) en mettant en place des coopérations avec les autorités locales voisines afin de disposer d'un pool plus important de matériel roulant;</u></p> <p><u>(e) en sollicitant une contribution de leur Etat membre pour accompagner une des modalités de couverture de la valeur résiduelle du matériel roulant.</u></p> <p>[...]</p>

### Exposé des motifs

Aucune méthode de financement locale ne doit être exclue (garantie, reprise, achat direct ou autres). Cependant, il ne faut pas pour autant que les États se défassent de leurs responsabilités et puissent indument transférer des charges sur les autorités locales. Le cadre législatif et réglementaire doit être de nature à stimuler le marché du matériel roulant en favorisant notamment, les économies d'échelle et des montages financiers appropriés.

### Amendement 14

COM(2013) 28 final

Article 8, paragraphe 2 bis

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>2 bis. Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 2 décembre 2019 peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration. Cependant, dans tous les cas, ils ne peuvent pas se poursuivre après le 31 décembre 2022.</p>	<p>2 bis. Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement <del>le 1<sup>er</sup> janvier 2013</del> et le 2 décembre 2019 peuvent se poursuivre jusqu'à leur date d'expiration. Cependant, dans tous les cas, ils ne peuvent pas se poursuivre après le 31 décembre 2022. <u>Cette disposition ne s'applique pas à ceux qui ont été conclus avant l'entrée en vigueur du présent règlement.</u></p>

**Exposé des motifs**

C'est à la date d'entrée en vigueur du règlement révisé que doit correspondre celle de l'entrée en vigueur des changements proposés. Cette prescription ne saurait concerner les contrats conclus antérieurement.

**Amendement 15**

COM(2013) 29 final

Considérant 10

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.</p>	<p>Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas <del>totalement</del> la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver <del>ces trois types d'indépendance</del> <u>l'indépendance entre gestionnaire et opérateurs sur les fonctions essentielles à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure, aux gares, aux investissements et à la maintenance</u>. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. <del>Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.</del></p>

**Exposé des motifs**

La Commission part du postulat idéologique que la séparation totale des activités est la meilleure des solutions. Ce n'est qu'un postulat idéologique qui n'a pas sa place dans le projet de directive qui doit rester neutre à cet égard.

**Amendement 16**

COM(2013) 29 final

Article 6, point 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>La Commission européenne propose de biffer l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE.</p>	<p>Modifier l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE comme suit:</p> <p>6.2 <u>Afin d'éviter des coûts de transaction disproportionnés, les États membres peuvent, en outre, prévoir que la <del>cette</del> séparation suppose la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise à condition que <u>cette entreprise ait moins de 3 000 salariés et des activités limitées au transport local, sur une infrastructure de moins de 150 km</u> ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport est assurée par des entités distinctes.</u></p>

**Exposé des motifs**

S'agissant de la séparation institutionnelle entre la gestion d'infrastructures et l'activité de transport dans le cas des entreprises dont l'activité se limite exclusivement à fournir des services de portée régionale, l'on recommande de maintenir les règles en vigueur actuellement. Il convient de faire observer que dans le cas d'entités de petite taille qui fournissent des services sur une infrastructure propre, une telle séparation institutionnelle peut aboutir à une importante dispersion de leurs forces et à une augmentation de leurs coûts de fonctionnement, et, par conséquent, de la compensation qui leur est octroyée sur des deniers publics.

**Amendement 17**

COM(2013) 29 final

Article 7, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et soit indépendant de toute entreprise ferroviaire.	Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et soit indépendant de toute entreprise ferroviaire <u>en ce qui concerne les fonctions essentielles à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure, aux gares, aux investissements et à la maintenance.</u>
Pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'il soit organisé en une entité juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire.	Pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, les États membres <del>veillent à ce qu'il soit organisé en une entité juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire.</del> <u>peuvent s'organiser comme ils le souhaitent conformément au principe de subsidiarité.</u>

**Amendement 18**

COM(2013) 29 final

Article 7, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Si, à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure appartient à une entreprise verticalement intégrée, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les paragraphes 2 à 4 du présent article. En pareil cas, l'État membre concerné veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle effective par rapport à toute entreprise ferroviaire conformément aux exigences des articles 7 bis à 7 quater.	<del>Si, à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure appartient à une entreprise verticalement intégrée, les</del> <u>Les</u> États membres peuvent décider de ne pas appliquer les paragraphes 2 à 4 du présent article. En pareil cas, l'État membre concerné veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle effective par rapport à toute entreprise ferroviaire conformément aux exigences des articles 7 bis à 7 quater.

**Exposé des motifs**

Permet de retourner à un modèle intégré peu importe la situation à l'entrée en vigueur de la directive.

**Amendement 19**

COM(2013) 29 final

Article 7 ter, paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
3. Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil de surveillance qui est composé de représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée.	3. Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil de surveillance qui est composé de représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée <u>et de représentants des autorités locales et régionales compétentes si ceux-ci ne siègent pas déjà au Conseil d'Administration du gestionnaire de l'infrastructure.</u>
[...]	[...]

**Exposé des motifs**

Les autorités locales et régionales sont des acteurs à part entière du système ferroviaire. Elles doivent à ce titre être associées aux instances de décisions ou de contrôle du gestionnaire d'infrastructure qui bénéficie d'un monopole naturel. Elles sont le lien entre les opérateurs et les utilisateurs finaux dont elles connaissent les besoins.

**Amendement 20**

COM(2013) 29 final

Article 7 ter, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
5. [...] Les transferts de personnel autre que le personnel visé au point c) entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne sont possibles que s'il peut être garanti que les informations sensibles ne seront pas transmises entre eux.	5. [...] Les transferts de personnel autre que le personnel visé au point c) entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée <del>ne</del> sont possibles. <u>Les personnels concernés seront néanmoins tenus par le secret des affaires concernant leurs activités antérieures selon les usages du droit commercial.</u> <del>que s'il peut être garanti que les informations sensibles ne seront pas transmises entre eux.</del>

**Exposé des motifs**

Application du principe de proportionnalité: La notion d'information sensible est trop vague pour empêcher une mobilité interne au sein des groupes ferroviaires. Les périodes de carence et autres murailles de Chine seront suffisantes pour permettre l'étanchéité de l'information «sensible» entre les filiales d'un même groupe ferroviaire. Comme il est d'usage en matière de droit commercial, ces personnels doivent cependant être tenus au secret des affaires.

**Amendement 21**

COM(2013) 29 final

Article 7 ter, nouveau paragraphe après le paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<u>La Commission européenne doit mettre en place avant le 1<sup>er</sup> janvier 2019 des dispositions précises relatives aux travailleurs mobiles afin de prévenir la pratique de dumping et de concurrence salariale, en envisageant une procédure de certification spécifique aux personnels de bord.</u>

**Exposé des motifs**

Il est nécessaire d'éviter dans le secteur ferroviaire les pratiques de dumping et de concurrence salariale observées dans les secteurs routiers et maritimes.

**Amendement 22**

COM(2013) 29 final

Article 7 quater

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Procédure de vérification de la conformité	Procédure de vérification de la conformité
1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission décide si les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement	1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission décide si les gestionnaires de l'infrastructure <del>qui font partie d'une entreprise verticalement</del>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>intégrée répondent aux exigences des articles 7 bis et 7 ter et si la mise en œuvre de ces exigences est suffisante pour offrir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et garantir l'absence de distorsions de concurrence sur le marché concerné.</p> <p>2. La Commission est habilitée à réclamer toutes les informations nécessaires dans un délai raisonnable à l'État membre dans lequel l'entreprise verticalement intégrée est établie. Elle consulte l'organisme ou les organismes de contrôle concernés et, le cas échéant, le réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57.</p> <p>3. Les États membres peuvent limiter les droits d'accès prévus à l'article 10 aux entreprises ferroviaires qui font partie de l'entreprise verticalement intégrée à laquelle appartient le gestionnaire de l'infrastructure concerné si la Commission informe les États membres qu'aucune demande n'a été introduite conformément au paragraphe 1 ou en attendant que la Commission examine la demande ou si elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, que:</p> <p>a) les demandes d'informations formulées par la Commission conformément au paragraphe 2 n'ont pas reçu de réponse satisfaisante, ou</p> <p>b) le gestionnaire de l'infrastructure concerné ne répond pas aux exigences des articles 7 bis et 7 ter, ou</p> <p>c) la mise en œuvre des exigences des articles 7, 7 bis et 7 ter est insuffisante pour garantir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et l'absence de distorsions de concurrence dans l'État membre dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure concerné est établi.</p> <p>La Commission statue dans un délai raisonnable.</p> <p>4. L'État membre concerné peut demander à la Commission d'abroger la décision qu'elle a prise au sens du paragraphe 3 conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, lorsqu'il démontre, à la satisfaction de la Commission, que les motifs de la décision n'existent plus. La Commission statue dans un délai raisonnable.</p> <p>5. Sans préjudice des paragraphes 1 à 4, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 surveille le respect constant des exigences établies aux articles 7 bis et 7 ter. Tout candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle s'il estime que ces exigences ne sont pas respectées. S'il est saisi d'un tel recours, l'organisme de contrôle arrête, dans les délais indiqués à l'article 56, paragraphe 9, toutes les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation.</p>	<p><del>intégrée</del> répondent aux exigences des articles <u>Z</u>, 7 bis et 7 ter et si la mise en œuvre de ces exigences est suffisante pour offrir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et garantir l'absence de distorsions de concurrence sur le marché concerné.</p> <p>2. La Commission est habilitée à réclamer toutes les informations nécessaires dans un délai raisonnable à l'État membre <del> dans lequel l'entreprise verticalement intégrée est établie</del> <u>concerné</u>. Elle consulte l'organisme ou les organismes de contrôle concernés <del> et, le cas échéant, les autorités compétentes concernées</del> <u>et le réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57.</u></p> <p>3. Les États membres peuvent limiter les droits d'accès prévus à l'article 10 aux entreprises ferroviaires <del> qui font partie de l'entreprise verticalement intégrée à laquelle appartient le gestionnaire de l'infrastructure concerné</del> si la Commission informe les États membres qu'aucune demande n'a été introduite conformément au paragraphe 1 ou en attendant que la Commission examine la demande ou si elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, que:</p> <p>a) les demandes d'informations formulées par la Commission conformément au paragraphe 2 n'ont pas reçu de réponse satisfaisante, ou</p> <p>b) le gestionnaire de l'infrastructure concerné ne répond pas aux exigences des articles <u>Z</u>, 7 bis et 7 ter, ou</p> <p>c) la mise en œuvre des exigences des articles <u>Z</u>, 7 bis et 7 ter est insuffisante pour garantir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et l'absence de distorsions de concurrence dans l'État membre dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure concerné est établi.</p> <p>La Commission statue dans un délai <del>raisonnable</del> <u>raisonnable de 30 jours ouvrables.</u></p> <p>4. L'État membre concerné peut demander à la Commission d'abroger la décision qu'elle a prise au sens du paragraphe 3 conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, lorsqu'il démontre, à la satisfaction de la Commission, que les motifs de la décision n'existent plus. La Commission statue dans un délai <del>raisonnable</del> <u>raisonnable de 30 jours ouvrables.</u></p> <p>5. Sans préjudice des paragraphes 1 à 4, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 surveille le respect constant des exigences établies aux articles <u>Z</u>, 7 bis et 7 ter. Tout candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle s'il estime que ces exigences ne sont pas respectées. S'il est saisi d'un tel recours, l'organisme de contrôle arrête, dans les délais indiqués à l'article 56, paragraphe 9, toutes les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation.</p>

### Exposé des motifs

La Commission discrimine les entreprises verticalement intégrées. L'ampleur des vérifications exercées par la Commission devrait être la même pour les entreprises intégrées et les entreprises séparées. Comme tout organe de contrôle, la Commission doit être tenue par des délais précis afin de renforcer la sécurité juridique pour l'ensemble des acteurs.

**Amendement 23**

COM(2013) 29 final

Article 7 quinquies, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Comité de coordination</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure créent et organisent des comités de coordination pour chaque réseau. La qualité de membre de ce comité est ouverte au minimum au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats connus au sens de l'article 8, paragraphe 3, et, à leur demande, aux candidats potentiels, à leurs organisations représentatives, aux représentants des utilisateurs de services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer et, le cas échéant, aux autorités régionales et locales. Les représentants de l'État membre et l'organisme de contrôle concerné sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.</p>	<p>Comité de coordination</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure créent et organisent des comités de coordination pour chaque réseau, <u>que ce dernier soit national, régional ou local</u>. La qualité de membre de ce comité est ouverte au minimum au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats connus au sens de l'article 8, paragraphe 3, et, à leur demande, aux candidats potentiels, à leurs organisations représentatives, aux représentants des utilisateurs de services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer et, <del>le cas échéant</del>, aux autorités régionales et locales <u>concernées</u>. Les représentants de l'État membre et l'organisme de contrôle concerné sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.</p>

**Exposé des motifs**

En tant qu'acteur majeur de la politique des transports, les autorités régionales et locales doivent nécessairement faire partie du comité de coordination.

**Amendement 24**

COM(2013) 29 final

Article 7 sexties, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau destiné à développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union, notamment en vue d'assurer une mise en œuvre rapide et efficace du réseau transeuropéen de transport, notamment les corridors du réseau central, les corridors de fret ferroviaire en vertu du règlement (UE) n° 913/2010 et le plan de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) fixé par la décision 2012/88/UE.</p> <p>La Commission est membre du réseau. Elle coordonne et soutient ses travaux et lui adresse des recommandations, le cas échéant. Elle veille à la coopération active des gestionnaires de l'infrastructure concernés.</p>	<p>Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure</p> <p>1. <u>Dans les deux ans suivant la mise en œuvre de la présente directive, les</u> Les États membres <del>veillent à exiger</del> que les gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau destiné à développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union, notamment en vue d'assurer une mise en œuvre rapide et efficace du réseau transeuropéen de transport, notamment les corridors du réseau central, les corridors de fret ferroviaire en vertu du règlement (UE) n° 913/2010 et le plan de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) fixé par la décision 2012/88/UE <u>et l'efficacité de la coopération régionale ferroviaire au niveau transfrontalier.</u></p> <p>La Commission est membre du réseau. Elle coordonne et soutient ses travaux et lui adresse des recommandations, le cas échéant. Elle veille à la coopération active des gestionnaires de l'infrastructure concernés. <u>Elle rapporte des progrès de ce réseau au Comité des régions et au réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57 au moins tous les deux ans.</u></p>

**Exposé des motifs**

Le réseau européen de gestionnaires d'infrastructure représente une opportunité de se saisir au bon niveau des problèmes opérationnels transfrontaliers. Les autorités locales doivent y être associées. De même, le réseau des régulateurs doit être tenu informé des évolutions du réseau des gestionnaires de l'infrastructure.

**Amendement 25**

COM(2013) 29 final

Nouvel article après l'article 7 sexies

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>Le gestionnaire de l'infrastructure désigne en son sein un représentant chargé des relations avec les autorités locales ou régionales. Ce représentant doit être en mesure de répondre, au nom du gestionnaire d'infrastructure, aux demandes d'une autorité locale ou régionale dans un délai de 5 jours.</u></p>

**Exposé des motifs**

Le renforcement des compétences des gestionnaires d'infrastructure doit s'accompagner de leur plus grande responsabilisation au niveau international grâce au réseau des gestionnaires d'infrastructure, mais également au niveau local. Véritable guichet unique, l'interlocuteur des autorités locales ou régionales doit être en mesure de répondre rapidement aux questions qui lui sont posées.

**Amendement 26**

COM(2013) 29 final

Article 10, nouveau paragraphe après le paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>Aux fins de garantir l'accès non discriminatoire aux gares, les gestionnaires des gares et de leurs quais mettent à disposition des opérateurs et de tout candidat un formulaire de plainte disponible en ligne. Les organismes de contrôle et les autorités compétentes concernées reçoivent un rapport annuel sur ces plaintes.</u></p>

**Exposé des motifs**

L'accès non discriminatoire doit pouvoir être évalué à intervalle régulier, notamment par les autorités locales et régionales qui ont intérêt à ce que les usagers bénéficient d'une offre de transport de qualité.

**Amendement 27**

COM(2013) 29 final

Article 11, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle concernés visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. Ils statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai d'un mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de l'article 38, paragraphe 4:</p>	<p>Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle concernés visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. Ils statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai <del>d'un</del> <u>de deux</u> mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de l'article 38, paragraphe 4:</p>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
a) l'autorité ou les autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;	a) l'autorité ou les autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
b) toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;	b) toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
c) le gestionnaire de l'infrastructure;	c) le gestionnaire de l'infrastructure;
d) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.	d) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

### Exposé des motifs

Le délai d'un mois est trop court pour soulever des objections contre un nouveau service de transport affectant l'équilibre économique d'un contrat de service public.

### Amendement 28

COM(2013) 29 final

Article 13 bis, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Systèmes communs d'information et de billetterie intégrée	Systèmes communs d'information et de billetterie intégrée
1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007 et de la directive 2010/40/UE, les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système d'information et de billetterie intégrée commun pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.	1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007 et de la directive 2010/40/UE, les États membres <del>peuvent exiger</del> <u>peuvent exiger</u> que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système d'information et de billetterie intégrée commun pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. <del>Si</del> <u>Lorsqu'</u> un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.
	<u>Un collège de représentants des autorités locales et régionales siège au sein de cette entité juridique ou de cette association et est pleinement associé à ses décisions.</u>

### Exposé des motifs

Cet article constitue la base juridique pour l'objectif des régions d'harmoniser le système de billetterie dans un marché concurrentiel. Il leur donne l'occasion d'aborder les divers problèmes qui ont surgi dans les systèmes de billetterie dans les gares gérées par les opérateurs historiques.

L'exigence de participation des entreprises opérant des services nationaux à un système d'information national devrait être rendue obligatoire car le développement des services associés est un facteur majeur d'amélioration de l'attractivité des modes de transports collectifs notamment ferroviaires. À ce titre, les autorités locales devront être associées aux instances de gouvernance du système.

**Amendement 29**

COM(2013) 29 final

Article 59, nouveau paragraphe après le paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>Les entreprises verticalement intégrées gérant des infrastructures de moins de 150 km ou fournissant exclusivement des services ferroviaires de proximité ne sont pas soumises aux articles 7 et 7 bis à 7 quater lorsque ces services relèvent de la gestion auxiliaire d'infrastructures portuaires maritimes et intérieures, sans préjudice de l'article 13.3 de la présente directive et du transport de marchandises dit «short-liner»</u></p>

**Exposé des motifs**

Cet amendement vise à exclure du champ d'application des articles 7 et 7 bis à 7 quater les de petits réseaux ferroviaires ainsi que les activités de proximité permettant de répondre à des besoins locaux et peu développés. L'accès non-discriminatoire aux installations de services est également rappelé.

**Amendement 30**

COM(2013) 29 final

Article 59, nouveau paragraphe après le paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>Les entreprises verticalement intégrées gérant les projets d'investissement spécifiques visés à l'article 32.3 de la présente directive soumis à la concurrence directe d'autres modes de transport ne sont pas soumises aux articles 7 et 7 bis à 7 quater.</u></p>

**Exposé des motifs**

Cet amendement, en cohérence avec d'autres dispositions de la directive 2012/34/UE, vise à exclure du champ d'application des articles 7 et 7 bis à 7 quater les cas particuliers des «projets d'investissement spécifiques» dont la rentabilité n'est assurée que sur le très long terme.

**Amendement 31**

COM(2013) 27 final

Considérant 29

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>(29) Afin d'assurer efficacement la réalisation des missions de l'Agence, les États membres et la Commission devraient être représentés dans un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires, y compris celui d'établir le budget et d'approuver les programmes de travail annuels et pluriannuels.</p>	<p>(29) Afin d'assurer efficacement la réalisation des missions de l'Agence, les États membres et la Commission devraient être représentés dans un Conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires, y compris celui d'établir le budget et d'approuver les programmes de travail annuels et pluriannuels, <u>sujets sur lesquels le Comité des régions et les organismes représentatifs doivent être consultés.</u></p>

**Exposé des motifs**

Le réseau des organismes représentatifs du secteur ferroviaire et le Comité des régions devraient être consultés dans le cadre du programme de travail annuel et pluriannuel de l'ERA étant donné qu'ils sont concernés par les résultats et les priorités du travail de l'ERA.

**Amendement 32**

COM(2013) 27 final

Article 33, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Les autorités nationales responsables de la délivrance des licences et certificats visés au paragraphe 2, points c) et d), notifient à l'Agence, dans un délai d'un mois, chaque décision prise de délivrer, renouveler, modifier ou révoquer ces licences et certificats.	Les autorités nationales responsables de la délivrance des licences et certificats visés au paragraphe 2, points c) et d), notifient à l'Agence, dans un délai d'un mois, chaque décision prise de délivrer, renouveler, modifier, <u>refuser</u> ou révoquer ces licences et certificats, <u>et justifient dûment ces décisions. L'Agence ratifie ou révoque chaque décision dans un délai d'un mois, après consultation des parties intéressées.</u>

**Exposé des motifs**

Le but visé est d'éviter que les autorités nationales n'épuisent les voies de recours contre les décisions adoptées avant de saisir la Cour de justice de l'Union européenne; en conséquence, il y a lieu d'associer l'Agence ferroviaire européenne à la ratification ou à la révocation des décisions nationales contraires à l'esprit de l'espace ferroviaire unique européen.

**Amendement 33**

COM(2013) 27 final

Article 48, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
5. Par ailleurs, le conseil d'administration adopte et met à jour un programme de travail stratégique pluriannuel pour le 30 novembre de chaque année. Il est tenu compte de l'avis de la Commission. Le Parlement européen et les réseaux visés à l'article 34 sont consultés sur le projet. Le programme de travail pluriannuel adopté est transmis aux États membres, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et aux réseaux visés à l'article 34.	5. Par ailleurs, le conseil d'administration adopte et met à jour un programme de travail stratégique pluriannuel pour le 30 novembre de chaque année. Il est tenu compte de l'avis de la Commission. Le Parlement européen, <u>le Comité des régions</u> et les réseaux visés à l'article 34 sont consultés sur le projet. Le programme de travail pluriannuel adopté est transmis aux États membres, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, <u>au Comité des régions</u> et aux réseaux visés à l'article 34.

**Exposé des motifs**

Le Comité des régions devrait également être consulté dans le cadre du programme de travail pluriannuel de l'ERA étant donné que les autorités locales et régionales participent au financement des matériels roulants et ont un intérêt direct à l'amélioration de l'interopérabilité et de la sécurité.

**Amendement 34**

COM(2013) 27 final

Article 54, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
1. Les décisions prises par l'Agence en application des Articles 12, 16, 17 et 18 peuvent faire l'objet d'un recours devant la chambre de recours	1. Les décisions prises par l'Agence en application des Articles 12, 16, 17 et 18 <u>ou son absence de réaction dans les délais définis</u> peuvent faire l'objet d'un recours devant la chambre de recours.

**Exposé des motifs**

Dans le cas où l'Agence n'agit ou ne décide pas dans les délais fixés, des recours doivent être possibles.

**Amendement 35**

COM(2013) 27 final

Article 56, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>1. Lors de l'examen du recours, la chambre de recours agit avec célérité. Elle invite les parties à la procédure de recours, aussi souvent qu'il est nécessaire, à présenter, dans un délai qu'elle leur impartit, leurs observations sur les notifications qu'elle leur adresse ou sur les communications qui émanent des autres parties. Les parties à la procédure de recours ont la faculté de présenter oralement des remarques.</p>	<p>1. Lors de l'examen du recours, la chambre de recours agit avec célérité. Elle invite les parties à la procédure de recours, aussi souvent qu'il est nécessaire, à présenter, dans un délai qu'elle leur impartit, leurs observations sur les notifications qu'elle leur adresse ou sur les communications qui émanent des autres parties. Les parties à la procédure de recours ont la faculté de présenter oralement des remarques.</p> <p><u>La chambre de recours examinera toutes les plaintes et, selon le cas, demandera des informations pertinentes et engagera les consultations avec les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Elle est tenue de se prononcer sur toute plainte et adoptera les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et informera les parties concernées de sa décision motivée dans un délai raisonnable défini au préalable et dans tous les cas, dans une période maximale de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. En cas d'absence de réactions dans les délais de l'Agence, la chambre de recours peut prononcer une injonction, si nécessaire soumise à une pénalité financière.</u></p>

**Exposé des motifs**

Il est important de détailler les procédures et délais appliqués par la chambre de recours dans l'examen des plaintes qui lui sont adressées (par exemple, le moment où la requête est considérée comme reçue devrait être défini pour calculer le délai une fois la procédure engagée).

Des pouvoirs spécifiques devraient être attribués à la chambre de recours afin d'appliquer ses décisions, comme l'injonction ou les pénalités financières (astreintes), notamment en cas de défaillance à agir dans les délais.

**Amendement 36**

COM(2013) 27 final

Nouvel article après l'article 77

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>1. L'Agence prend les décisions conformément aux Articles 12, 16, 17 et 18 à partir de [2 ans après l'entrée en vigueur du présent règlement]. Jusqu'à cette date, les États membres continuent de mettre en œuvre les dispositions législatives et réglementaires applicables.</u></p>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>2. Durant un période de transition supplémentaire de 42 mois à partir de la date visée au paragraphe 1, les États membres continuent à délivrer des certificats et autorisations par dérogation aux dispositions des Articles 12, 16, 17 et 18 dans les conditions spécifiées par la Commission dans les règles arrêtées pour leur mise en œuvre conformément à l'article 75. Avant la délivrance des décisions, l'Agence doit évaluer si:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <u>cela réduirait le niveau de sécurité ferroviaire, et/ou</u></li> <li>— <u>cela constituerait une discrimination arbitraire ou une restriction excessive d'un service de transport ferroviaire.</u></li> </ul> <p><u>L'Agence peut demander aux Autorités nationales de sécurité concernées de modifier la décision, de suspendre son application ou de la révoquer. Si l'Agence nationale de sécurité refuse d'agir, l'Agence peut soumettre la question à la Commission et au Comité mentionné à l'article 75.</u></p>

### Exposé des motifs

Sur le modèle de la phase de transition de l'EASA en matière de responsabilité pour l'homologation des avions, un mécanisme devrait être prévu pour l'ERA afin de permettre le recrutement progressif de personnels supplémentaires et leur formation aux nouvelles tâches.

### Amendement 37

COM(2013) 30 final

Annexe I, 4.2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>3. Contrôle des coûts</u></p> <p><u>L'analyse coûts-bénéfices des mesures proposées tiendra compte entre autres des éléments suivants:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <u>coût de la mesure proposée,</u></li> <li>— <u>bénéfices pour l'interopérabilité d'une extension du domaine d'application à des sous-catégories particulières de réseaux et de véhicules,</u></li> <li>— <u>réduction des coûts et charges de capital due aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation des véhicules,</u></li> <li>— <u>réduction des coûts d'investissement et d'entretien/d'exploitation due à une plus grande concurrence entre les constructeurs et les sociétés de maintenance,</u></li> <li>— <u>bénéfices environnementaux dus aux améliorations techniques du système ferroviaire,</u></li> <li>— <u>augmentation de la sécurité de l'exploitation.</u></li> </ul> <p><u>En outre, cette évaluation indiquera l'impact probable pour tous les opérateurs et les agents économiques impliqués, dont les autorités locales et régionales.</u></p>

**Exposé des motifs**

Ce passage de la directive actuelle (annexe I, 4.2) devrait être réintroduit, pour qu'une évaluation des coûts et des bénéfices estimés de toutes les solutions techniques envisagées soit effectuée, pour chaque Spécification Technique d'Interopérabilité, afin de mettre en œuvre les solutions les plus viables, notamment au profit des autorités locales et régionales.

Bruxelles, le 8 octobre 2013.

*Le président*  
*du Comité des régions*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

---