

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 869/2014 DE LA COMMISSION

du 11 août 2014

relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ⁽¹⁾, et notamment son article 10, paragraphe 4, et son article 11, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 10 de la directive 2012/34/UE, les États membres ont ouvert leur marché aux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs fournis par toute entreprise ferroviaire disposant d'une licence en vertu de ladite directive. Au cours d'un service international de transport ferroviaire de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre.
- (2) Toutefois, l'introduction de nouveaux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs librement accessibles et comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour ouvrir le marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts qui sont connexes au service international. L'objet principal des nouveaux services devrait être le transport de voyageurs sur un trajet international. À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires intéressées, l'organisme de contrôle visé à la section 4 du chapitre IV de la directive 2012/34/UE devrait déterminer l'objet principal d'un nouveau service proposé.
- (3) L'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs peut avoir des conséquences sur l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis en vertu d'un contrat de service public conformément au règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Conformément à l'article 11 de la directive 2012/34/UE, les États membres peuvent limiter le droit d'accès au marché dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public. À la demande des autorités compétentes, du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public, l'organisme de contrôle devrait déterminer si une proposition de nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs peut compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service.
- (4) Afin d'éviter l'interruption d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs ayant déjà commencé et de donner une certaine sécurité juridique à ce nouveau service en ce qui concerne sa possibilité d'être exploité, le délai d'introduction d'une demande de test de l'objet principal ou de test de l'équilibre économique devrait être limité et lié au moment où le demandeur notifie son intérêt pour l'exploitation d'un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs. Pour cette même raison, les procédures de l'organisme de contrôle pour effectuer ces tests devraient également être limitées dans le temps.

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

- (5) Une demande de test de l'objet principal devrait contenir toutes les informations pertinentes pour justifier que l'objet principal du nouveau service proposé est autre que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents. Afin de satisfaire à cette exigence, les entités qui sollicitent un test de l'objet principal devraient être en mesure d'utiliser les formulaires de demande types publiés par les organismes de contrôle.
- (6) L'organisme de contrôle devrait réaliser une analyse qualitative et quantitative pour déterminer la vocation du nouveau service proposé à moyen terme, plutôt que ses caractéristiques à un moment donné. Les critères d'évaluation devraient être déterminés dans la méthodologie adoptée par l'organisme de contrôle pour le test de l'objet principal en fonction des particularités du transport ferroviaire dans l'État membre concerné. Aucun seuil quantifié ne devrait être appliqué systématiquement ou ponctuellement.
- (7) Une demande de test de l'équilibre économique devrait contenir toutes les informations pertinentes pour justifier que le nouveau service proposé pourrait compromettre l'équilibre économique du contrat de service public. Il y a lieu de considérer que le nouveau service proposé compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public s'il induit un changement substantiel de la valeur du contrat de service public, qui implique que les services exploités en vertu dudit contrat dans un marché structuré sur le plan de la compétitivité ne seraient plus durables et ne pourraient plus être exploités avec une marge bénéficiaire raisonnable.
- (8) L'analyse des incidences du nouveau service proposé sur l'équilibre économique d'un contrat de service public devrait être basée sur une méthode objective et des critères d'évaluation devant être déterminés dans la méthodologie adoptée par l'organisme de contrôle pour le test de l'équilibre économique en fonction des particularités du transport ferroviaire dans l'État membre concerné. L'analyse économique devrait être axée sur l'impact économique du nouveau service proposé sur le contrat de service public en général, y compris les services particulièrement concernés, pour l'ensemble de sa durée. Aucun seuil quantifié prédéfini ne devrait être appliqué systématiquement ou ponctuellement. Outre l'analyse économique des incidences du nouveau service proposé sur le contrat de service public, l'organisme de contrôle devrait également prendre en considération les avantages pour les utilisateurs à court et à moyen terme.
- (9) La possibilité de réexaminer une décision prise par l'organisme de contrôle à la suite d'un test de l'équilibre économique devrait être limitée aux cas où un changement significatif est constaté dans le nouveau service par rapport aux données analysées par l'organisme de contrôle ou aux cas où il existe une différence notable entre les incidences réelles et estimées sur les services fournis en vertu du contrat de service public. Afin de garantir un niveau minimal de stabilité juridique pour l'exploitant du nouveau service, il faudrait prévoir une certaine période pendant laquelle aucun réexamen ne peut être demandé.
- (10) Sans préjudice du principe d'indépendance des organismes de contrôle sur le plan décisionnel visé à l'article 55, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, les organismes de contrôle devraient échanger des informations et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, coordonner leurs principes et actions pour ce qui est des tests de l'objet principal et de l'équilibre économique, de manière à éviter des différences substantielles entre leurs pratiques qui pourraient créer une incertitude sur le marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.
- (11) Dans toutes leurs activités liées aux tests de l'objet principal ou de l'équilibre économique, les organismes de contrôle devraient respecter la confidentialité des informations commercialement sensibles communiquées par les parties impliquées dans ces tests.
- (12) Les organismes de contrôle ne sont pas tenus de faire payer le test de l'objet principal, le test de l'équilibre économique ou le réexamen du test de l'équilibre économique. Toutefois, les États membres peuvent décider d'imposer une redevance aux entités qui sollicitent un test ou un réexamen, qui couvre le coût net des travaux réalisés par les organismes de contrôle. Dans ce cas, la redevance devrait être non discriminatoire, raisonnable et effectivement prélevée de manière transparente auprès de toutes les entités ayant introduit une demande de test ou de réexamen.
- (13) Sur la base des résultats d'une consultation des parties intéressées et des échanges d'informations avec d'autres organismes de contrôle, les organismes de contrôle devraient élaborer une méthodologie homogène pour les tests de l'objet principal et, le cas échéant, pour les tests de l'équilibre économique. Aucune autre entité ne devrait limiter cette responsabilité. Les tests devraient reposer sur une analyse cas par cas et ne pas consister en une simple application de seuils prédéfinis. Aucun seuil ne devrait être défini dans les dispositions législatives nationales. La méthode d'évaluation devrait être élaborée de manière à être en phase avec l'évolution du marché et à pouvoir être adaptée dans le temps, notamment pour tenir compte de l'expérience des organismes de contrôle.
- (14) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 62, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement définit les modalités détaillées en ce qui concerne la procédure et les critères à respecter pour déterminer:

- a) si l'objet principal d'un service ferroviaire est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents;
- b) si l'équilibre économique d'un contrat de service public dans le domaine du transport ferroviaire est compromis par un service international de transport ferroviaire de voyageurs.

Article premier bis

Exclusions du champ d'application

Le présent règlement ne s'applique pas aux services organisés par une entreprise pour transporter ses propres employés vers et depuis leur lieu de travail ni aux services pour lesquels aucun billet n'est vendu au public.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «nouveau service international de transport de voyageurs»: un service international de transport de voyageurs qui est proposé pour être introduit sur le marché ou qui implique un changement substantiel en termes de fréquences accrues ou une augmentation du nombre d'arrêts d'un service international de transport de voyageurs existant;
- (2) «test de l'objet principal»: le processus d'évaluation réalisé par un organisme de contrôle à la demande d'une entité visée à l'article 5 afin de déterminer si l'objet principal d'un nouveau service ferroviaire proposé est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents ou le transport de voyageurs entre des gares situées dans un même État membre;
- (3) «test de l'équilibre économique»: le processus d'évaluation réalisé par un organisme de contrôle à la demande d'une entité visée à l'article 10, qui ne s'applique que dans les États membres ayant décidé, conformément à l'article 11 de la directive 2012/34/UE, de limiter le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs entre des lieux de départ et d'arrivée couverts par un ou plusieurs contrats de service public, afin de déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public peut être compromis par une proposition de nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs;
- (4) «contrat de service public»: un contrat de service public au sens de l'article 2, point i), du règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- (5) «autorité compétente»: une autorité compétente au sens de l'article 2, point b), du règlement (CE) n° 1370/2007;
- (6) «incidence financière nette»: l'incidence d'un contrat de service public sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable, calculée conformément au point 2 de l'annexe du règlement (CE) n° 1370/2007.

Article 3

Notification d'un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs envisagé

1. Le demandeur informe les organismes de contrôle concernés de son intention d'exploiter un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs avant d'introduire une demande de capacités d'infrastructure auprès du gestionnaire de l'infrastructure.

2. Les organismes de contrôle élaborent et publient sur leur site internet un formulaire de notification type que doivent utiliser les demandeurs et qui contient les informations suivantes:
 - a) nom du demandeur, adresse, entité légale, numéro d'enregistrement (le cas échéant);
 - b) coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions;
 - c) données concernant la licence et le certificat de sécurité du demandeur ou indication de l'étape de la procédure pour les obtenir;
 - d) trajet détaillé indiquant la localisation des gares de départ et d'arrivée ainsi que tous les arrêts intermédiaires et la distance les séparant;
 - e) date envisagée pour démarrer l'exploitation du nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs proposé;
 - f) horaire, fréquence et capacité du nouveau service proposé, y compris les heures de départ proposées, les arrêts intermédiaires, les heures d'arrivée, les correspondances ainsi que toute modification de la fréquence ou des arrêts par rapport à l'horaire type, par ligne;
 - g) démonstration motivée que l'objet principal du service proposé est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.
3. Les informations relatives à l'exploitation envisagée du nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs proposé couvrent au moins les trois premières années et, dans la mesure du possible, les cinq premières années de l'exploitation.
4. L'organisme de contrôle publie sur son site internet la notification faite par le demandeur dans les meilleurs délais, à l'exception de toute information commercialement sensible, et en informe les entités visées à l'article 5 ou à l'article 10, suivant le cas.
5. Le demandeur justifie toute demande de non-publication d'informations commercialement sensibles. Si l'organisme de contrôle considère la justification comme acceptable, il garde ces informations confidentielles. Dans le cas contraire, il communique son refus au demandeur à l'origine de la demande de confidentialité. Cette procédure est sans préjudice d'une procédure de recours à l'encontre de cette décision comme prévu par le droit national.
6. Toutes les informations communiquées par le demandeur dans un formulaire de notification type et tout autre document justificatif sont transmises à l'organisme de contrôle par voie électronique.

Article 4

Délai d'introduction d'une demande de test de l'objet principal ou de test de l'équilibre économique

1. Les entités visées à l'article 5 ou à l'article 10, suivant le cas, introduisent leur demande de test de l'objet principal ou de test de l'équilibre économique dans un délai de quatre semaines à compter de la publication de la notification du demandeur sur le site internet de l'organisme de contrôle. Les entités qui ont le droit d'introduire des demandes pour les deux types de tests peuvent le faire de manière simultanée.
2. Si le test de l'objet principal et le test de l'équilibre économique sont tous les deux sollicités, ils peuvent être réalisés simultanément. Si un test de l'objet principal révèle que l'objet principal du service proposé est autre que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents et qu'une décision négative est prise, il est mis fin au test de l'équilibre économique par une décision faisant référence à cette décision négative relative à l'objet principal du service proposé.

Article 5

Entités ayant le droit d'introduire une demande de test de l'objet principal

Les entités suivantes peuvent introduire une demande de test de l'objet principal:

- a) les autorités compétentes ayant conclu des contrats de service public de transport ferroviaire dans une zone géographique impactée par le nouveau service proposé;
- b) toute entreprise ferroviaire exploitant des services internationaux ou intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sur le ou les trajets devant être desservis par le nouveau service proposé, que ce soit sur une base commerciale ou sur la base d'un contrat de service public.

*Article 6***Informations à communiquer dans la demande de test de l'objet principal**

1. L'entité requérante fait figurer les informations suivantes dans sa demande:
 - a) nom de l'entité requérante, adresse, entité légale, numéro d'enregistrement (le cas échéant);
 - b) coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions;
 - c) explications de l'intérêt que présente, pour l'entité requérante, une décision relative à l'objet principal du nouveau service proposé;
 - d) explications indiquant pourquoi, selon l'entité requérante, l'objet principal du nouveau service proposé est autre que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents;
 - e) renseignements et documents à l'appui des explications fournies sous c) et d).
2. L'entité requérante justifie toute proposition de non-publication d'informations commercialement sensibles. Si l'organisme de contrôle considère la justification comme acceptable, il garde ces informations confidentielles. Dans le cas contraire, il communique son refus à la partie à l'origine de la demande de confidentialité. Cette procédure est sans préjudice d'une procédure de recours à l'encontre de cette décision comme prévu par le droit national.
3. Les organismes de contrôle publient sur leur site internet un formulaire type de demande de test de l'objet principal que doivent utiliser les entités requérantes.
4. Toutes les informations communiquées dans le formulaire type de demande et tout autre document justificatif sont transmises à l'organisme de contrôle par voie électronique.

*Article 7***Procédure relative au test de l'objet principal**

1. L'organisme de contrôle examine la demande introduite par l'entité requérante.
2. Si l'organisme de contrôle estime que les informations fournies dans la demande de l'entité requérante ne sont pas complètes, il peut demander des informations complémentaires dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande. Si l'entité requérante répond à cette demande d'informations complémentaires mais que sa réponse reste incomplète, l'organisme de contrôle peut formuler une deuxième demande d'informations complémentaires dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la réponse à la première demande d'informations complémentaires. L'entité requérante fournit ces informations en réponse aux demandes d'informations complémentaires dans un délai raisonnable comme fixé par l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, paragraphe 8, de la directive 2012/34/UE. Si l'entité requérante ne fournit pas ces informations dans les délais fixés par l'organisme de contrôle, la demande est rejetée.
3. L'organisme de contrôle peut demander au demandeur de fournir des informations supplémentaires. Si les informations ne sont pas claires, il peut fixer un délai supplémentaire pour la fourniture de précisions.
4. Lorsqu'une demande ne peut être justifiée conformément à l'article 6, paragraphe 1, point d), elle est rejetée.
5. L'organisme de contrôle arrête sa décision dans un délai maximal de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

*Article 8***Critères d'évaluation relatifs au test de l'objet principal**

1. L'organisme de contrôle vérifie l'objet principal d'un nouveau service proposé. Il réalise une analyse qualitative et quantitative qui tient compte de l'évolution prévisible du service ainsi que des changements prévisibles des conditions commerciales au cours de la période définie dans la notification du demandeur.
2. Lors du processus d'évaluation et en plus des informations fournies dans le formulaire de notification type, l'organisme de contrôle prend notamment en considération les critères suivants:
 - a) la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport international de voyageurs telle qu'escomptée par le demandeur par rapport au transport intérieur de voyageurs dans l'État membre d'établissement de l'organisme de contrôle;
 - b) la distance couverte par le nouveau service proposé dans des États membres différents et la localisation des arrêts;

- c) la demande des voyageurs pour le nouveau service;
- d) la stratégie commerciale du demandeur;
- e) les caractéristiques du matériel roulant à utiliser pour exploiter le nouveau service.

3. L'organisme de contrôle peut fixer et appliquer des seuils exprimés en part du chiffre d'affaires, ou du volume, provenant du transport international de voyageurs. Ces seuils n'excèdent pas 50 % du chiffre d'affaires, ou du volume, provenant du transport de tous les voyageurs pour que le service soit considéré comme international et sont sans préjudice de la nécessité de tenir compte de tous les facteurs pertinents.

Article 9

Résultat du test de l'objet principal

1. À la suite de l'évaluation du nouveau service proposé, l'organisme de contrôle détermine si l'objet principal du nouveau service proposé est:

- a) le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents, ou
- b) le transport de voyageurs entre des gares situées dans l'État membre d'établissement de l'organisme de contrôle.

2. Si l'organisme de contrôle prend une décision visée au paragraphe 1, point a), l'accès à l'infrastructure ferroviaire est accordé pour le nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs.

3. Si l'organisme de contrôle prend une décision visée au paragraphe 1, point b), il requalifie la demande en demande de service intérieur de transport ferroviaire de voyageurs et en informe le demandeur. Le demandeur suit alors les règles nationales pertinentes pour introduire une demande d'accès à l'infrastructure ferroviaire.

4. L'organisme de contrôle informe le demandeur de sa décision.

5. L'organisme de contrôle justifie dûment sa décision et la publie dans les meilleurs délais sur son site internet tout en respectant la confidentialité des informations commercialement sensibles.

Article 10

Entités ayant le droit d'introduire une demande de test de l'équilibre économique

Lorsqu'un État membre concerné par le nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs proposé a décidé de limiter le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ et un lieu d'arrivée qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public, les entités suivantes peuvent introduire une demande de test de l'équilibre économique:

- a) une ou des autorités compétentes ayant conclu un contrat de service public couvrant un lieu de départ et un lieu d'arrivée du nouveau service proposé;
- b) toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 de la directive 2012/34/UE;
- c) le gestionnaire de l'infrastructure dans la zone géographique concernée par le nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs proposé;
- d) toute entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public attribué par l'autorité visée au point a).

Article 11

Exigences d'information relatives au test de l'équilibre économique

1. L'entité requérante fournit les informations suivantes:

- a) nom de l'entité requérante, adresse, entité légale, numéro d'enregistrement (le cas échéant);
- b) coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions;
- c) explications de l'intérêt que présente, pour l'entité requérante, une décision relative à un test de l'équilibre économique;

- d) éléments prouvant que l'équilibre économique est compromis par le nouveau service;
- e) renseignements et documents à l'appui des explications fournies sous c) et d).
2. L'organisme de contrôle peut demander aux entités impliquées dans le test de lui fournir des informations, et notamment, mais pas exclusivement:
- a) pour l'autorité compétente:
- une copie du contrat de service public;
 - les règles nationales relatives à l'attribution et à la modification de contrats de service public;
 - les trajets concernés et les prévisions de recettes, y compris la méthodologie de prévision;
- b) pour l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public:
- une copie du contrat de service public;
 - le plan d'entreprise de l'entreprise concernée;
 - des informations sur les recettes de l'entreprise concernée;
 - des informations sur les horaires des services, y compris les heures de départ, les arrêts intermédiaires, les heures d'arrivée et les correspondances;
 - ses estimations en termes d'élasticités des services (par exemple élasticité des prix, élasticité concernant les caractéristiques de qualité des services) et ses projets de réactions concurrentielles au nouveau service, ainsi que les économies de coûts rendues possibles grâce au nouveau service;
- c) pour le demandeur:
- le plan d'entreprise;
 - les prévisions de recettes et les trajets pour le transport intérieur de voyageurs, y compris la méthodologie de prévision;
 - les stratégies de tarification;
 - les modalités de billetterie;
 - les spécifications du matériel roulant (par exemple facteur de charge, nombre de sièges, configuration du wagon);
 - la stratégie de commercialisation;
 - ses estimations en termes d'élasticités des services (par exemple élasticité des prix, élasticité concernant les caractéristiques de qualité des services);
- d) pour le gestionnaire de l'infrastructure:
- les informations relatives aux lignes ou tronçons concernés afin de garantir que le nouveau service international de transport de voyageurs peut être exploité sur cette infrastructure. L'obligation du gestionnaire de l'infrastructure en matière d'information est sans préjudice des obligations qui lui incombent au titre du processus de répartition visé au chapitre IV, section 3, de la directive 2012/34/UE.
3. Les entités impliquées dans le test de l'équilibre économique justifient toute proposition de non-publication d'informations commercialement sensibles. Si l'organisme de contrôle considère la justification comme acceptable, il garde ces informations confidentielles. Dans le cas contraire, il communique son refus à la partie à l'origine de la demande de confidentialité. Cette procédure est sans préjudice d'une éventuelle procédure de recours à l'encontre de cette conclusion, telle que prévue par le droit national.

Article 12

Procédure relative au test de l'équilibre économique

- L'organisme de contrôle examine la demande introduite par l'entité requérante.
- Si l'organisme de contrôle estime que les informations fournies dans la demande de l'entité requérante ne sont pas complètes, il peut demander des informations complémentaires dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande. Si l'entité requérante répond à cette demande d'informations complémentaires mais que sa réponse reste incomplète, l'organisme de contrôle peut formuler une deuxième demande d'informations complémentaires dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la réponse à la première demande d'informations complémentaires. L'entité requérante fournit ces informations en réponse aux demandes d'informations complémentaires dans un délai raisonnable comme fixé par l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, paragraphe 8, de la directive 2012/34/UE. Si l'entité requérante ne fournit pas ces informations dans les délais fixés par l'organisme de contrôle, la demande est rejetée.

3. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'organisme de contrôle demande aux autres parties concernées de lui fournir les informations visées à l'article 11, et notamment à l'entreprise ferroviaire demandant l'accès à l'infrastructure ferroviaire afin d'exploiter un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs. Si les informations ne sont pas claires, il peut fixer un délai supplémentaire pour la fourniture de précisions.
4. Lorsqu'une demande ne peut être suffisamment justifiée conformément à l'article 11, paragraphe 1, point d), elle est rejetée.
5. Si les informations fournies par l'entité requérante justifient la demande de réalisation d'un test de l'équilibre économique et que les informations fournies par le demandeur sollicitant l'accès ne suffisent pas à invalider la demande d'un tel test, l'accès n'est pas accordé.
6. L'organisme de contrôle fixe un délai pour l'adoption de ses décisions, qui n'excède pas six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.
7. Toutes les informations sont transmises à l'organisme de contrôle par voie électronique.

Article 13

Contenu du test de l'équilibre économique

1. Il convient de considérer que l'équilibre économique d'un contrat de service public est compromis lorsque le nouveau service proposé a un impact négatif considérable sur:
 - i) la rentabilité des services exploités en vertu du contrat de service public, et/ou
 - ii) le coût net pour l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public.
2. L'organisme de contrôle détermine si le nouveau service proposé compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public. L'analyse réalisée par l'organisme de contrôle est axée sur l'impact économique du nouveau service proposé sur le contrat de service public en général, pas sur différents services exploités en vertu du contrat, pour l'ensemble de sa durée. Des seuils prédéfinis sur des critères spécifiques peuvent être appliqués mais pas de manière isolée par rapport à d'autres critères.
3. L'organisme de contrôle prend également en considération les avantages pour les utilisateurs du nouveau service à court et à moyen terme.

Article 14

Critères d'évaluation relatifs au test de l'équilibre économique

Lors du processus d'évaluation, l'organisme de contrôle prend notamment en considération les critères suivants:

- a) l'impact sur l'incidence financière nette des services exploités en vertu du contrat de service public pour la durée du contrat;
- b) les possibles réactions concurrentielles de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- c) les possibles économies de coûts à réaliser par l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public (en termes, par exemple, de non-remplacement de matériel roulant arrivant en fin de vie ou de personnel dont le contrat arrive à échéance) ainsi que les possibles avantages pour l'entreprise ferroviaire découlant du nouveau service proposé (par exemple l'attraction de voyageurs empruntant des services internationaux qui pourraient être intéressés par une correspondance avec un service régional dans le cadre du contrat de service public);
- d) la possibilité de limiter la portée du contrat de service public, notamment lorsqu'il arrive à échéance au moment de l'évaluation;
- e) les incidences sur les performances et la qualité des services ferroviaires;
- f) les incidences sur la planification de l'horaire des services ferroviaires;
- g) les incidences sur les investissements dans le matériel roulant par les entreprises ferroviaires ou les autorités compétentes, le cas échéant.

*Article 15***Résultat du test de l'équilibre économique**

1. À l'issue du test de l'équilibre économique, l'organisme de contrôle prend une décision en vertu de l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, sur la base de laquelle le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est accordé, modifié, accordé sous certaines conditions uniquement ou refusé.
2. Avant de prendre une décision qui entraînerait le refus de l'accès à l'infrastructure ferroviaire pour le nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs proposé, l'organisme de contrôle met le demandeur en mesure d'adapter le plan afin de ne pas compromettre l'équilibre économique du contrat de service public.
3. L'organisme de contrôle publie sa décision accompagnée de sa justification sur son site internet tout en respectant la confidentialité des informations commercialement sensibles.

*Article 16***Réexamen d'une décision résultant du test de l'équilibre économique**

1. Les entités visées à l'article 11, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE peuvent demander le réexamen d'une décision résultant du test de l'équilibre économique selon les conditions fixées par l'organisme de contrôle. Peuvent figurer au nombre de ces conditions:
 - a) un changement significatif est constaté dans le nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs par rapport aux données analysées par l'organisme de contrôle, ou
 - b) il existe une différence notable entre les incidences réelles et estimées sur les services fournis dans le cadre du contrat de service public, ou
 - c) le contrat de service public est venu à terme avant son échéance initiale.
2. Sauf si la décision de l'organisme de contrôle en dispose autrement, aucun réexamen d'une décision ne peut être demandé dans les trois ans à compter de la publication de la décision, à l'exception du cas décrit au paragraphe 1, point a).

*Article 17***Coopération entre l'organisme de contrôle et les autres organismes de contrôle compétents pour le nouveau service proposé**

1. Dès réception de la notification du demandeur de son intention de démarrer un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs, l'organisme de contrôle informe les autres organismes de contrôle compétents pour le trajet du nouveau service proposé. Les organismes de contrôle concernés vérifient la cohérence des informations contenues dans le formulaire de notification publié sur le site internet de l'organisme de contrôle avec les informations qu'ils ont reçues du demandeur. Ils signalent toute incohérence à l'organisme de contrôle.
2. Dès réception d'une demande introduite par les entités visées à l'article 5 ou à l'article 10, que ce soit pour la réalisation d'un test de l'objet principal ou d'un test de l'équilibre économique, l'organisme de contrôle en informe les autres organismes de contrôle compétents pour des parties du trajet du nouveau service proposé.
3. Les organismes de contrôle communiquent les résultats des tests aux autres organismes de contrôles compétents pour des parties du trajet du nouveau service proposé. Ils le font suffisamment tôt avant l'adoption finale de leur décision afin de permettre aux autres organismes de contrôle de formuler leurs observations sur les résultats des tests.
4. Lors de tout échange d'informations relatives aux tests, les organismes de contrôle respectent la confidentialité des informations commercialement sensibles communiquées par les parties impliquées dans les tests. Ils ne peuvent utiliser les informations que pour le cas concerné.

*Article 18***Redevances**

Les États membres ou, le cas échéant, les organismes de contrôle peuvent demander à l'entité qui introduit une demande de test de l'objet principal, de test de l'équilibre économique ou de réexamen du test de l'équilibre économique de s'acquitter d'une redevance. Dans ce cas, la redevance est non discriminatoire, raisonnable et effectivement prélevée de manière transparente auprès de toutes les entités ayant introduit une demande de test ou de réexamen, et elle n'excède pas le coût des travaux réalisés par le personnel et les dépenses associées à la demande.

*Article 19***Méthodologie**

1. Les organismes de contrôle élaborent une méthodologie pour les tests de l'objet principal et, le cas échéant, les tests de l'équilibre économique, conformément aux dispositions du présent règlement. La méthodologie mise au point est claire, transparente et non discriminatoire et est publiée sur le site internet de l'organisme de contrôle.
2. La méthodologie est élaborée de manière à être en phase avec l'évolution du marché et à pouvoir être adaptée dans le temps, notamment pour tenir compte de l'expérience des organismes de contrôle.

*Article 20***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 16 juin 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 août 2014.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO
