

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/909 DE LA COMMISSION****du 12 juin 2015****concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire****(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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 31, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) La nécessité d'accélérer le renouvellement ou l'entretien résultant d'une utilisation plus intensive du réseau peut être prise en compte aux fins du calcul des coûts directs, pour autant qu'il soit garanti que seuls les coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire sont inclus.
- (2) Les gestionnaires de l'infrastructure ont l'obligation d'exploiter les réseaux alors qu'ils sont confrontés à des restrictions qui nuisent à une bonne gestion et entravent le contrôle de leurs coûts. Par conséquent, les États membres devraient avoir la possibilité d'établir les coûts directs au niveau des coûts correspondant à une prestation de service efficace.
- (3) Fixer la redevance d'accès aux voies à la hauteur des coûts directement imputables au service ferroviaire ne devrait pas se traduire, pour le gestionnaire de l'infrastructure, par une perte financière nette ou par un gain financier net résultant de l'exploitation du service ferroviaire.
- (4) La valeur historique des actifs devrait reposer sur le montant payé pour leur acquisition par le gestionnaire de l'infrastructure, pour autant que ce dernier demeure responsable de ces montants.
- (5) Le gestionnaire de l'infrastructure ne devrait pas être autorisé à récupérer le coût de l'investissement dans un actif lorsqu'il n'existe pas d'obligation de rembourser ce coût.
- (6) Les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire devant s'appliquer dans l'ensemble de l'Union, il conviendrait qu'elles soient compatibles avec les systèmes existants de comptabilisation des coûts des infrastructures et les données disponibles relatives aux coûts appliqués par les gestionnaires de l'infrastructure.
- (7) L'application de prévisions de coûts et de niveaux de performance ne devrait pas donner lieu, dans des conditions normales d'activité, à une augmentation des niveaux de coûts directs et des redevances d'accès aux voies et, en fin de compte, à une mauvaise utilisation du réseau. Par conséquent, il y a lieu d'appliquer la valeur historique des actifs et les valeurs courantes pourraient être prises en compte uniquement lorsqu'il n'y a pas de valeur historique disponible ou que les valeurs courantes sont inférieures. À défaut, il serait possible d'utiliser les valeurs estimées ou les valeurs de remplacement, les coûts prévisionnels et les niveaux de performance prévisionnels, à condition que le gestionnaire de l'infrastructure notifie à l'organisme de contrôle la méthode utilisée pour les établir et démontre qu'il les a établis de manière objective.
- (8) Le gestionnaire de l'infrastructure ne devrait être autorisé à intégrer dans le calcul de ses coûts directs que les coûts pour lesquels il peut démontrer objectivement et rigoureusement qu'ils résultent directement de l'exploitation du service ferroviaire. Par exemple, l'usure des signaux au sol et des postes d'aiguillage ne varie pas en fonction du trafic et, par conséquent, ne devrait pas être prise en compte pour le calcul d'une redevance fondée sur les coûts directs <sup>(2)</sup>. En revanche, certains éléments, tels que les appareils de voie, subiront une usure du fait de l'exploitation du service ferroviaire et, par conséquent, devraient être partiellement soumis à une redevance fondée sur les coûts directs. Le recours de plus en plus fréquent à des capteurs installés sur les trains et les infrastructures devrait permettre de recueillir des informations supplémentaires sur l'usure résultant réellement du service ferroviaire.
- (9) La Cour de justice a rendu un arrêt concernant le calcul des coûts directs imputables à l'exploitation du service ferroviaire <sup>(3)</sup>. Le présent règlement tient compte de cet arrêt.

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

<sup>(2)</sup> L'étude CATRIN fournit un aperçu synoptique de différentes études portant sur les caractéristiques de l'infrastructure utilisées dans des études économétriques des coûts ferroviaires de sept gestionnaires de l'infrastructure de l'Union européenne. Six des sept gestionnaires de l'infrastructure ont considéré que la gestion du trafic ou la signalisation ne constituait pas une caractéristique pertinente pour leurs études économétriques de coûts (voir tableau 13, élément livrable 1 de l'étude CATRIN, p. 40).

<sup>(3)</sup> Arrêt de la Cour dans l'affaire Commission/Pologne, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, points 82, 83 et 84.

- (10) Les équipements pour l'alimentation électrique, tels que les câbles et les transformateurs, ne subissent généralement pas d'usure résultant de l'exploitation du service ferroviaire. Ils ne sont pas non plus exposés à des frictions ni à d'autres effets causés par l'exploitation du service ferroviaire. Par conséquent, ces coûts de fourniture d'équipements électriques ne devraient pas être inclus dans le calcul des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. Toutefois, s'agissant des trains à traction électrique, une usure se produit au niveau du moyen de contact (caténaires ou troisième rail électrifié) en raison des frictions et des arcs électriques produits. Par conséquent, une partie des coûts d'entretien et de renouvellement de ces équipements de contact peut être considérée comme directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Le trafic, qui sollicite les équipements électriques et mécaniques, peut avoir comme conséquence directe de faire augmenter les coûts d'entretien et de renouvellement des autres éléments de la ligne aérienne de contact.
- (11) Le niveau des coûts directs imputables au service ferroviaire diffère selon les caractéristiques de conception des véhicules et des voies ferrées. Les États membres peuvent autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à moduler les coûts moyens directs en fonction, notamment, des meilleures pratiques en vigueur sur le plan international pour tenir compte de ces différences.
- (12) Selon un principe économique bien établi, les redevances d'utilisation de l'infrastructure basées sur les coûts marginaux garantissent que les capacités de l'infrastructure seront utilisées de manière optimale. Par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de recourir au substitut des coûts marginaux pour le calcul des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire.
- (13) En outre, les meilleures pratiques internationales <sup>(1)</sup> ont abouti à la définition de méthodes et de modèles, tels que la modélisation économétrique ou d'ingénierie, qui permettent de calculer les coûts marginaux de l'utilisation de l'infrastructure. Dans le même temps, les meilleures pratiques internationales continueront d'évoluer à mesure que d'autres travaux indépendants d'analyse et de recherche seront menés — et vérifiés par un organe indépendant du gestionnaire de l'infrastructure, par exemple par l'organisme de contrôle — y compris des travaux d'analyse et de recherche qui peuvent être spécifiques à un État membre donné en raison de certaines caractéristiques particulières de l'infrastructure. Par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure devrait être autorisé à utiliser ces modèles pour déterminer les coûts directs imputables à l'exploitation du service ferroviaire.
- (14) Des techniques différentes de modélisation économétrique ou d'ingénierie pourraient offrir un degré plus élevé de précision dans le calcul des coûts directs ou des coûts marginaux d'utilisation de l'infrastructure. Toutefois, la modélisation des coûts nécessite un niveau de qualité des données et d'expertise supérieur à celui des méthodes qui consistent à déduire certaines catégories de coûts non éligibles du total des coûts. En outre, il est possible que les organismes de contrôle ne soient pas encore en mesure de vérifier la conformité d'un calcul explicite aux dispositions de la directive 2012/34/UE. En conséquence, lorsque ces exigences plus strictes sont satisfaites, le gestionnaire de l'infrastructure devrait être autorisé à calculer les coûts directs sur la base de la modélisation économétrique ou d'ingénierie ou d'une combinaison des deux.
- (15) Les organismes de contrôle devraient être en mesure de vérifier si les différents principes de tarification sont appliqués conformément aux informations que le gestionnaire de l'infrastructure leur a transmises. Par conséquent, l'annexe IV de la directive 2012/34/UE exige que le gestionnaire de l'infrastructure précise, dans le document de référence du réseau, la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes relatifs aux coûts et aux redevances.
- (16) Des valeurs de coûts directs unitaires ont été calculées en étroite collaboration avec les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre d'études internationales <sup>(2)</sup>. Bien que ces études aient permis d'analyser diverses méthodes utilisées dans les États membres pour des compositions de flotte et des destinations différentes, dans de nombreux cas, la valeur des coûts directs s'est avérée inférieure à 2 EUR par train-km pour un train de 1 000 t (aux prix et taux de change en vigueur en 2005, sur la base d'un indice des prix approprié). Afin d'alléger la charge administrative des organismes de contrôle, il conviendrait de ne pas exiger le même degré de détail pour le calcul des coûts directs lorsque leur valeur ne dépasse pas ce montant.
- (17) En raison de divers facteurs, comme les gains de productivité, la diffusion des nouvelles technologies ou encore une meilleure compréhension de la causalité des coûts, il conviendrait de mettre à jour ou de revoir régulièrement le calcul des coûts directs conformément, entre autres, aux meilleures pratiques internationales.
- (18) Étant donné que les entreprises ferroviaires ont besoin de systèmes de tarification prévisibles et ont des attentes raisonnables concernant l'évolution des redevances d'utilisation de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure devrait fournir un plan de mise en œuvre progressive pour les entreprises ferroviaires exploitant des services ferroviaires, lesquelles pourraient voir leurs redevances augmenter considérablement à la suite du réexamen de la mise en œuvre des modalités de calcul en vigueur, au cas où un tel plan de mise en œuvre progressive serait requis par l'organisme de contrôle.
- (19) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 62, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE,

<sup>(1)</sup> Élément livrable D 1 de l'étude CATRIN, coordonnée par l'étude VTI, mars 2008, p. 37-54 et p. 82-84.

<sup>(2)</sup> Projet GRACE coordonné par l'université de Leeds, élément livrable D7 «Generalisation of marginal social cost estimates» («Généralisation des estimations de coût marginal social»), p. 22-23.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement définit les modalités de calcul des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire aux fins de la fixation des redevances pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE.
2. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions de l'article 8 de la directive 2012/34/UE concernant le financement de l'infrastructure ou l'équilibre des dépenses et des recettes du gestionnaire de l'infrastructure.

#### *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «coût direct», le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire;
- 2) «coût direct unitaire», le coût direct par train-km, véhicule-km, tonne brute-km d'un train, ou une combinaison de ces éléments;
- 3) «centre de coût», une unité commerciale au sein du système comptable du gestionnaire de l'infrastructure à laquelle des coûts sont affectés en vue de les imputer directement ou indirectement à un service commercialisable.

#### *Article 3*

### **Coûts directs à l'échelle du réseau**

1. Les coûts directs à l'échelle du réseau sont calculés en faisant la différence entre, d'une part, les coûts relatifs à la fourniture des services relevant de l'ensemble des prestations minimales et à l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service et, d'autre part, les coûts non éligibles visés à l'article 4.
2. L'État membre peut décider que le gestionnaire de l'infrastructure applique les coûts d'une prestation de services efficace aux fins du calcul des coûts directs à l'échelle du réseau visés au paragraphe 1.
3. La valeur des actifs utilisée aux fins du calcul des coûts directs à l'échelle du réseau repose sur la valeur historique ou, lorsque cette dernière n'est pas disponible ou que la valeur courante est inférieure, sur la valeur courante. La valeur historique des actifs repose sur les montants payés et justifiés par le gestionnaire de l'infrastructure au moment de l'acquisition de ces actifs. En cas d'allègement de dette, au titre duquel la totalité ou une partie des dettes du gestionnaire de l'infrastructure sont assumées par une autre entité, le gestionnaire de l'infrastructure utilise une part adéquate de l'allègement pour réduire la valeur de ses actifs et les coûts directs à l'échelle du réseau correspondants. Par dérogation à la première phrase, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer des valeurs, y compris des valeurs estimées, des valeurs courantes ou des valeurs de remplacement, s'il peut démontrer à l'organisme de contrôle qu'elles sont mesurées de manière transparente, rigoureuse et objective.
4. Sans préjudice des dispositions de l'article 4, et s'il peut mesurer les valeurs de manière transparente, rigoureuse et objective et démontrer sur la base, entre autres, des meilleures pratiques internationales que les coûts sont directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut alors intégrer en particulier les coûts suivants dans le calcul de ses coûts directs à l'échelle du réseau:
  - a) les coûts du personnel nécessaire pour maintenir en exploitation un tronçon de ligne déterminé, dans le cas où il existe une demande d'exploitation d'un service ferroviaire spécifique en dehors des heures d'ouverture de cette ligne;
  - a) la partie des coûts des appareils de voie, y compris les branchements et les traversées de voie, qui sont exposés à l'usure par l'exploitation du service ferroviaire;

- b) la partie des coûts de renouvellement et d'entretien des caténaires ou du troisième rail électrifié ou des deux à la fois, ainsi que de la ligne aérienne de contact, directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire;
  - c) la partie des coûts du personnel nécessaire pour préparer l'attribution des sillons et les horaires y afférent, qui sont directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire.
5. Les coûts pris en compte pour effectuer les calculs au titre du présent article sont basés sur les paiements effectués ou prévus par le gestionnaire de l'infrastructure. Les coûts dont le présent article régit le calcul sont mesurés ou prévus de manière homogène sur la base de données correspondant à la même période de temps.

#### Article 4

##### Coûts non éligibles

1. Le gestionnaire de l'infrastructure n'intègre pas, en particulier, les coûts suivants dans le calcul des coûts directs à l'échelle du réseau:
- a) les coûts fixes liés à la fourniture d'un tronçon de ligne que le gestionnaire de l'infrastructure doit supporter même en l'absence de mouvements de trains;
  - b) les coûts qui ne correspondent pas à des paiements effectués par le gestionnaire de l'infrastructure; les coûts, ou les centres de coûts, qui ne sont pas directement liés à la fourniture de l'ensemble des prestations minimales ou à l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service;
  - c) les coûts de l'acquisition, de la vente, du démantèlement, de la décontamination, de la remise en culture ou de la location de terres ou d'autres actifs immobiliers;
  - d) les coûts généraux afférents au réseau dans son ensemble, notamment les salaires et pensions;
  - e) les coûts de financement;
  - f) les coûts liés au progrès ou à l'obsolescence technologique;
  - g) les coûts des actifs incorporels;
  - h) les coûts des capteurs au sol ainsi que des équipements de communication et de signalisation «sol», s'ils ne sont pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire;
  - i) les coûts des équipements d'information, des équipements de communication non «sol» ou des équipements de télécommunication;
  - j) les coûts liés aux cas de force majeure, aux accidents et aux interruptions de service sans préjudice de l'article 35 de la directive 2012/34/UE;
  - k) les coûts des équipements d'alimentation électrique pour le courant de traction, s'ils ne sont pas directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. Les coûts directs d'exploitation des services ferroviaires qui n'utilisent pas d'équipement d'alimentation électrique ne doivent pas intégrer les coûts d'utilisation de tels équipements;
  - l) les coûts liés à la communication des informations mentionnées à l'annexe II, point 1 f), de la directive 2012/34/UE, à moins qu'ils ne soient imputables à l'exploitation du service ferroviaire;
  - m) les coûts administratifs imputables à une différenciation des redevances, visée à l'article 31, paragraphe 5, et à l'article 32, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE;
  - n) l'amortissement qui n'est pas déterminé par l'usure réelle de l'infrastructure résultant de l'exploitation d'un service ferroviaire;
  - o) la part des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures civiles qui n'est pas directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.
2. Si le gestionnaire de l'infrastructure a reçu des fonds, qu'il n'est pas tenu de rembourser, pour financer des investissements dans des infrastructures spécifiques, et lorsque ces investissements sont pris en compte dans le calcul des coûts directs, le coût de ces investissements ne doit pas augmenter le niveau des redevances, sans préjudice de l'article 32 de la directive 2012/34/UE.
3. Les coûts exclus du calcul en vertu du présent article sont mesurés ou prévus sur la base de la période visée à l'article 3, paragraphe 5.

*Article 5***Calcul et modulation des coûts directs unitaires**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure calcule les coûts directs unitaires moyens pour l'ensemble du réseau en divisant les coûts directs à l'échelle du réseau par le nombre total de véhicules-km, de trains-km ou de tonnes brutes-km prévu ou effectivement assuré.

Sinon, si le gestionnaire de l'infrastructure démontre à l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE que les valeurs ou paramètres visés au paragraphe 2 sont sensiblement différents pour des parties distinctes de son réseau, et après avoir divisé son réseau en de telles parties distinctes, le gestionnaire de l'infrastructure calcule les coûts directs unitaires moyens pour les parties de son réseau en divisant les coûts directs afférents à ces parties par le nombre total de véhicules-km, de trains-km ou de tonnes brutes-km prévu ou effectivement assuré. La période prévisionnelle peut couvrir plusieurs années.

Pour calculer les coûts directs unitaires moyens, le gestionnaire de l'infrastructure peut combiner le nombre de véhicules-km, de trains-km ou de tonnes brutes-km pour autant que cette méthode de calcul ne modifie pas le lien de causalité directe avec l'exploitation du service ferroviaire. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 3, le gestionnaire de l'infrastructure peut utiliser des coûts effectifs ou des prévisions de coûts.

2. Les États membres peuvent autoriser le gestionnaire de l'infrastructure à moduler les coûts directs unitaires moyens pour prendre en considération les différents niveaux d'usure subie par l'infrastructure conformément à l'un ou à plusieurs des paramètres suivants:

- a) la longueur du train et/ou le nombre de véhicules qui composent le train;
- b) la masse du train;
- c) le type de véhicule, notamment sa masse non suspendue;
- d) la vitesse du train;
- e) la puissance de traction de l'unité motorisée;
- f) le poids par essieu et/ou le nombre d'essieux;
- g) le nombre enregistré des méplats de roue ou l'utilisation effective d'équipements destinés à éviter les glissements lors du freinage;
- h) la rigidité longitudinale des véhicules et les forces horizontales qui ont une incidence sur la voie;
- i) l'énergie électrique consommée et mesurée ou la dynamique des pantographes ou des coussinets de contact comme paramètre pour établir la redevance liée à l'usure de la caténaire ou de la ligne électrifiée;
- j) les paramètres de la voie, en particulier les rayons de courbure;
- k) tout autre paramètre lié au coût si le gestionnaire de l'infrastructure peut démontrer à l'organisme de contrôle que la valeur de chaque paramètre (y compris sa variation le cas échéant) peut être objectivement mesurée et enregistrée.

3. Une modulation des coûts directs unitaires ne doit pas entraîner d'augmentation des coûts directs à l'échelle du réseau tels que visés à l'article 3, paragraphe 1.

4. Les coûts supplémentaires occasionnés par le changement d'itinéraire de trains, programmé ou non, à l'initiative du gestionnaire de l'infrastructure, ne doivent pas être inclus dans les coûts directs imputables à l'exploitation de ces services ferroviaires. La première phrase ne s'applique pas si l'entreprise ferroviaire est remboursée de ces coûts supplémentaires par le gestionnaire de l'infrastructure ou si le changement d'itinéraire est le résultat d'une procédure de coordination conformément à l'article 46 de la directive 2012/34/UE.

5. Le nombre total de véhicules-km, de trains-km, de tonnes brutes-km, ou une combinaison de ces éléments, utilisé aux fins des calculs effectués en vertu du présent article, est mesuré ou prévu sur la base de la période de référence visée à l'article 3, paragraphe 5.

*Article 6***Modélisation des coûts**

Par dérogation à l'article 3, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 1, première phrase, le gestionnaire de l'infrastructure peut calculer les coûts directs unitaires au moyen d'une modélisation économétrique ou d'ingénierie rigoureusement étayée, pour autant qu'il puisse démontrer à l'organisme de contrôle que les coûts directs unitaires comprennent

uniquement les coûts directs imputables à l'exploitation du service ferroviaire et, surtout, ne comprennent aucun des coûts visés à l'article 4. L'organisme de contrôle peut demander au gestionnaire de l'infrastructure de calculer, à des fins de comparaison, les coûts directs unitaires conformément à l'article 3, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 1, ou au moyen de la modélisation des coûts visée à la première phrase.

#### Article 7

##### **Contrôle simplifié**

1. Si le total des coûts directs à l'échelle du réseau visés à l'article 3, paragraphe 1, ou des coûts directs calculés au moyen de la modélisation mentionnée à l'article 6, multipliés par le nombre de trains-km, de véhicules-km et/ou de tonnes brutes-km, en exploitation durant la période de référence, est inférieur soit à 15 % de la totalité des coûts d'entretien et de renouvellement, soit à la somme de 10 % des coûts d'entretien et de 20 % des coûts de renouvellement, l'organisme de contrôle peut effectuer le contrôle visé à l'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE sur le calcul des coûts directs à l'échelle du réseau de manière simplifiée. Les États membres peuvent décider d'augmenter les pourcentages visés au présent paragraphe à condition de ne pas dépasser le double des valeurs indiquées.
2. L'organisme de contrôle peut accepter le calcul des coûts directs unitaires moyens visés à l'article 5, paragraphe 1, et des coûts directs unitaires moyens résultant de la modulation visée à l'article 5, paragraphe 2, et/ou de la modélisation des coûts visée à l'article 6 soumise au contrôle simplifié visé au paragraphe 1 du présent article, si les coûts directs moyens par train-km d'un train de 1 000 tonnes ne dépassent pas 2 EUR (au prix et aux taux de change en vigueur en 2005, sur la base d'un indice des prix approprié).
3. Les contrôles simplifiés visés aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent indépendamment l'un de l'autre. Les contrôles simplifiés s'appliquent sans préjudice des dispositions des articles 31 et 56 de la directive 2012/34/UE.
4. L'organisme de contrôle détermine les modalités du contrôle simplifié.

#### Article 8

##### **Révision du calcul**

Le gestionnaire de l'infrastructure met régulièrement à jour la méthode de calcul de ses coûts directs en tenant compte, entre autres, des meilleures pratiques internationales.

#### Article 9

##### **Dispositions transitoires**

Le gestionnaire de l'infrastructure présente sa méthode de calcul des coûts directs et, le cas échéant, un plan de mise en œuvre progressive à l'organisme de contrôle au plus tard le 3 juillet 2017.

#### Article 10

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

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> août 2015.

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

Fait à Bruxelles, le 12 juin 2015.

Par la Commission  
Le président  
Jean-Claude JUNCKER