

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1100 DE LA COMMISSION

du 7 juillet 2015

concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 15, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

- (1) Aux fins de la surveillance du marché ferroviaire, l'article 15, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE impose aux États membres des obligations d'information en ce qui concerne l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire.
- (2) Sur la base des informations communiquées par les États membres, la Commission doit faire rapport tous les deux ans au Parlement européen et au Conseil sur les sujets visés à l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE.
- (3) Cela fait déjà un certain nombre d'années que les États membres communiquent à la Commission les informations nécessaires sur une base volontaire. Afin de garantir la cohérence et la comparabilité des données transmises par les États membres, il y a lieu d'édicter des règles détaillées sur le contenu et le format de ces données.
- (4) Le présent règlement établit un questionnaire à remplir chaque année par les États membres aux fins de l'examen des conditions techniques et économiques ainsi que de l'évolution du marché des transports ferroviaires de l'Union.
- (5) Pour compiler les données requises dans ce questionnaire, les États membres devraient coopérer avec les partenaires sociaux, les usagers, les organismes de contrôle et les autres autorités compétentes au niveau national.
- (6) Pour décider du contenu des données à communiquer en réponse au questionnaire, la Commission tient compte des sources de données existantes et des données déjà fournies en vertu des obligations d'information actuelles, de manière à réduire au strict minimum la charge supplémentaire imposée au secteur ferroviaire et aux États membres. En particulier, elle utilise dans la mesure du possible les données communiquées en vertu des actes juridiques suivants:
 - le règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil ⁽²⁾, pour les données relatives aux investissements dans les infrastructures ferroviaires,
 - le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, pour les données relatives au volume du trafic sur le réseau ferroviaire et aux accidents,

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 130 du 15.6.1970, p. 4).⁽³⁾ Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (JO L 14 du 21.1.2003, p. 1).

- le règlement (CE) n° 1708/2005 de la Commission ⁽¹⁾, et notamment ses annexes I et II, pour les données relatives au transport ferroviaire de voyageurs,
 - le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, pour les rapports annuels à publier par les entreprises ferroviaires sur la qualité du service, et
 - le règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission ⁽³⁾, pour les inventaires des actifs que les États membres doivent établir aux fins du suivi et de l'évaluation de l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.
- (7) Le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire devrait être étroitement associé à la mise en œuvre des obligations d'information prévues à l'article 15 de la directive 2012/34/UE ainsi qu'à l'actualisation de la méthode de collecte des données.
- (8) Le questionnaire joint en annexe devrait être utilisé pour la collecte des données à compter de l'année de référence 2015. Il est nécessaire de prévoir une période transitoire couvrant les deux premières années de référence, pour tenir compte du fait que les États membres devront peut-être adapter les mécanismes de collecte de données existants à la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement. Afin d'éviter toute erreur d'interprétation, il est important que, durant la période transitoire, les États membres informent la Commission des différences de contenu ou de format des données dans les parties concernées du questionnaire.
- (9) À la demande de l'entreprise ferroviaire concernée, et si la nécessité de protéger le secret des affaires le justifie, les États membres peuvent soumettre à la Commission les données requises au point 7 du questionnaire de manière anonymisée.
- (10) Sauf nécessité de protéger le secret des affaires, les données collectées en vertu du présent règlement devraient être mises à la disposition de toutes les parties intéressées.
- (11) En matière de collecte de données, les définitions et méthodes appliquées sont susceptibles d'évoluer dans le temps, sous l'effet du progrès technique et scientifique. De la même manière, il pourrait être souhaitable d'étendre ou, au contraire, de réduire le champ d'application du questionnaire au regard de l'évolution du marché du transport ferroviaire et de l'amélioration de la disponibilité des données. Il conviendrait donc d'actualiser régulièrement l'annexe du présent règlement afin de tenir compte de ces évolutions conformément à la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE.
- (12) La Commission a consulté les partenaires sociaux et les usagers du secteur ferroviaire par l'intermédiaire du groupe de travail sur le suivi du marché ferroviaire. Elle a également consulté le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire.
- (13) 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,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement fixe le contenu et le format des données que les États membres doivent communiquer à la Commission en vertu des obligations d'information qui leur incombent aux fins de la surveillance du marché ferroviaire.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1708/2005 de la Commission du 19 octobre 2005 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 2494/95 du Conseil en ce qui concerne la période de référence commune de l'indice pour l'indice des prix à la consommation harmonisés et modifiant le règlement (CE) n° 2214/96 (JO L 274 du 20.10.2005, p. 9).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (JO L 356 du 12.12.2014, p. 110).

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées à l'article 2, point e), du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, à l'article 2, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et à l'article 3 de la directive 2012/34/UE s'appliquent.

Par ailleurs, on entend par:

- a) «redevances d'accès aux voies», les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales visées à l'annexe II, point 1, de la directive 2012/34/UE;
- b) «services à grande vitesse», les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis par du matériel roulant à grande vitesse, y compris les trains pendulaires, se déplaçant à une vitesse minimale de 200 km/h pendant au moins une partie du service. L'utilisation d'infrastructures à grande vitesse n'est pas toujours nécessaire;
- c) «services classiques à longue distance», des services de transport ferroviaire de voyageurs autres qu'urbains, suburbains, régionaux ou à grande vitesse;
- d) «gare», un lieu, situé sur une ligne ferroviaire, où un service de transport ferroviaire de voyageurs peut commencer, s'arrêter ou se terminer;
- e) «terminal de fret», un lieu équipé pour le transbordement et l'entreposage d'unités de transport intermodal, lorsqu'au moins l'un des modes de transport est le rail;
- f) «compensation totale par l'État», dans le cadre d'un contrat, le montant total que l'État s'est engagé à verser au gestionnaire de l'infrastructure à titre de financement pour l'ensemble de la période contractuelle;
- g) «organisme de surveillance», un organisme chargé, en droit national, de vérifier que le gestionnaire de l'infrastructure se conforme au contrat;
- h) «voie», deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires;
- i) «ligne dédiée à la grande vitesse», une ligne spécialement construite pour permettre de circuler à des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h sur les segments principaux. Une telle ligne peut comporter des raccordements où la circulation se fait à vitesse réduite pour tenir compte des conditions locales;
- j) «nœud», un point important du réseau ferroviaire, où plusieurs lignes ferroviaires sont interconnectées;
- k) «service international de transport de voyageurs», un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et transporte des voyageurs entre des gares situées dans des pays différents;
- l) «service intérieur de transport de voyageurs», un service de transport de voyageurs exploité exclusivement à l'intérieur des frontières d'un État membre;
- m) «service intérieur de fret», un service de fret exploité exclusivement à l'intérieur des frontières d'un État membre;
- n) «répartition de sillons», une décision relative à l'attribution de sillons individuels pour des activités de transport. L'attribution de sillons pour chaque service de transport ferroviaire exploité dans le cadre d'un service régulier programmé est considérée comme une répartition de sillons distincte;
- o) «sillon ferroviaire programmé», un sillon attribué conformément aux règles de programmation prévues à l'article 45 de la directive 2012/34/UE;
- p) «sillon ferroviaire ad hoc», un sillon attribué à la suite d'une demande de sillon visée à l'article 48 de la directive 2012/34/UE;
- q) «refus de sillon», le rejet d'une demande de sillon par le gestionnaire de l'infrastructure à l'issue du processus de coordination prévu à l'article 46, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. Toute annulation d'un service de transport ferroviaire exploité dans le cadre d'un service régulier programmé est considérée comme un refus de sillon;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

- r) «entretien», les dépenses de fonctionnement engagées par le gestionnaire de l'infrastructure afin de maintenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante;
- s) «renouvellement», les dépenses d'investissement engagées dans le cadre d'importants travaux de remplacement sur l'infrastructure existante, qui n'en modifient pas la performance globale;
- t) «mise à niveau», les dépenses d'investissement engagées dans le cadre d'importants travaux de modification de l'infrastructure existante, qui en améliorent la performance globale;
- u) «nouvelle infrastructure», les dépenses d'investissement engagées dans le cadre de projets de construction de nouvelles installations d'infrastructure;
- v) «fonds publics», dans le cadre de dépenses d'infrastructure, les fonds provenant directement de contributions publiques à l'investissement;
- w) «fonds propres», les fonds provenant des recettes perçues par le gestionnaire de l'infrastructure ou les exploitants d'installations de service via les redevances d'accès et par d'autres moyens;
- x) «recettes», le montant total des recettes perçues sur la prestation de services de transport ferroviaire durant la période de référence, à l'exclusion d'autres recettes, telles que celles générées par la restauration, les services en gare et les services à bord;
- y) «transit», le transport à travers un pays, réalisé entre deux lieux (un lieu de chargement/d'embarquement et un lieu de déchargement/de débarquement), tous deux situés en dehors de ce pays;
- z) «trafic ferroviaire sur le territoire national», tout mouvement de véhicules ferroviaires à l'intérieur des frontières d'un pays, indépendamment du pays d'immatriculation de ces véhicules;
- aa) «retard», la différence temporelle entre l'heure indiquée dans l'horaire d'un train et l'heure à laquelle il franchit effectivement un point spécifique figurant sur son itinéraire, où sont collectées des données de circulation;
- bb) «annulation», l'annulation d'un train en phase d'exploitation pour des motifs liés au service de transport ferroviaire, y compris le fait de ne pas desservir un arrêt programmé si le train est dérouté ou le remplacement d'un service de transport ferroviaire par un service de transport routier;
- cc) «vitesse moyenne selon l'horaire», la vitesse calculée en divisant la longueur totale d'un trajet par le temps que celui-ci doit prendre selon l'horaire;
- dd) «compensation d'obligation de service public» ou «compensation d'OSP», les avantages financiers octroyés directement ou indirectement, durant la période de référence, par une autorité compétente sur des fonds publics pour l'exploitation de services de transport ferroviaire en vertu d'une obligation de service public;
- ee) «services commerciaux», tous les services de transport de voyageurs qui ne relèvent pas des services fournis au titre d'obligations de service public;
- ff) «entreprise ferroviaire principale», la plus grande entreprise ferroviaire en termes de voyageurs-km ou de tonnes-km;
- gg) «licence active», une licence octroyée à une entreprise ferroviaire qui a commencé et n'a pas interrompu ses activités durant la période définie par l'État membre concerné conformément à l'article 24, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE;
- hh) «licence passive», une licence octroyée à une entreprise ferroviaire qui n'a pas commencé ou qui a interrompu ses activités durant la période définie par l'État membre concerné conformément à l'article 24, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE, ou qui a été suspendue ou retirée;
- ii) «frais de licence», tous les frais facturés par une autorité responsable des licences pour le traitement d'une demande de licence;
- jj) «délai d'obtention d'une licence», le laps de temps qui s'écoule entre la date où une demande complète de licence est soumise et la date où une décision finale est prise concernant cette demande;
- kk) «équivalent temps plein», le nombre total d'heures ouvrées dans le cadre d'un emploi sur une durée d'un an, y compris les heures supplémentaires, divisé par le nombre moyen d'heures ouvrées par an dans le cadre d'un emploi à temps plein;
- ll) «gare de triage», un site ou une partie d'un site équipé(e) d'un certain nombre de voies et d'autres équipements utilisés pour les opérations de triage des véhicules ferroviaires, y compris les manœuvres.

*Article 3***Collecte et transmission des données**

1. Au plus tard le 31 décembre de chaque année, les États membres transmettent à la Commission les données spécifiées dans le questionnaire joint en annexe pour l'année précédente.
2. Chaque État membre transmet à la Commission les données relatives au transport ferroviaire sur son territoire.
3. Une entreprise ferroviaire active dans plusieurs États membres fournit aux autorités nationales des données distinctes pour chaque État membre dans lequel elle exerce des activités.
4. Les États membres peuvent obtenir les données requises en combinant les sources suivantes:
 - a) des enquêtes obligatoires;
 - b) des données administratives, y compris les données collectées par les instituts de statistique et d'autres autorités;
 - c) des estimations statistiques, en expliquant les méthodes utilisées;
 - d) les données fournies par des organisations professionnelles ou d'autres parties concernées; et
 - e) des études ad hoc.

Les entités détenant les données pertinentes les fournissent à la demande.

5. Afin d'aider les États membres à garantir la qualité et la comparabilité de leurs données, la Commission peut élaborer des orientations en matière de méthode tenant compte des meilleures pratiques mises en place par les autorités nationales et les organisations professionnelles du secteur ferroviaire.
6. Les États membres communiquent les données à la Commission en utilisant la version électronique du questionnaire, que la Commission doit mettre à leur disposition sur son site internet.
7. Les États membres et la Commission respectent le secret des affaires des informations qui leur sont communiquées.

*Article 4***Dispositions transitoires**

1. Les États membres veillent à ce que leurs dispositions en matière de collecte de données permettent, à compter de l'année de référence 2017 au plus tard, une communication des données conforme aux exigences de contenu et de format définies en annexe. Lorsque les États membres rencontrent des difficultés importantes pour aligner leurs dispositions en matière de collecte de données sur ces exigences ou font part de doutes quant à la pertinence ou à la nécessité de certaines catégories de données, la nécessité d'adapter l'annexe est évaluée.
2. Si, durant la période transitoire, un État membre ne peut fournir les données dans le respect des exigences de contenu et de format définies en annexe, il utilise le format disponible le plus proche possible et signale les divergences au moment où il soumet les données.

*Article 5***Entrée en vigueur et application**

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^{er} janvier 2016.

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

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2015.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNKER

ANNEXE

QUESTIONNAIRE AUX FINS DE LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ FERROVIAIRE

Informations de base

État membre:

☐ BE ☐ BG ☐ CZ ☐ DK ☐ DE ☐ EE ☐ IE ☐ EL ☐ ES ☐ FR ☐ HR ☐ IT ☐ CY ☐ LV ☐ LT ☐ LU ☐ HU ☐ MT ☐ NL
☐ AT ☐ PL ☐ PT ☐ RO ☐ SI ☐ SK ☐ FI ☐ SE ☐ UK
☐ NO

Période de référence: / / — / /

Autorité responsable: _____

Adresse électronique de contact: _____

Les États membres dont la monnaie nationale n'est pas l'euro doivent utiliser le taux de change moyen sur la période de référence pour convertir les valeurs monétaires de leur monnaie en euro. Le taux de change utilisé doit être indiqué ci-dessous.

1 = . EUR

Les réponses aux questions marquées d'un astérisque (*) sont facultatives.

Les obligations d'information prévues dans la présente annexe qui se rapportent aux entreprises ferroviaires ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes, telles que visées à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

1. Tarification de l'infrastructure

1.1. Redevances moyennes d'accès aux voies par train-km pour différentes catégories de trains

Le tableau ne doit être complété que pour les catégories de trains en circulation dans l'État membre déclarant. Lorsque des moyennes arithmétiques ne peuvent être calculées, il est possible de fournir une estimation des redevances d'accès aux voies pour les différentes catégories de trains. La méthode utilisée pour le calcul ou l'estimation des redevances d'accès aux voies doit être exposée dans l'encadré 1.5 ⁽¹⁾.

Catégorie de trains (si en circulation dans l'État membre déclarant)	Redevance d'accès aux voies, à l'exclusion des majorations (en EUR par train-km)
Services de transport de voyageurs:	
Train de voyageurs assurant des services régionaux et suburbains	.
Train de voyageurs assurant des services classiques à longue distance	.
Train de voyageurs assurant des services à grande vitesse sur des lignes dédiées à la grande vitesse	.

⁽¹⁾ Étant donné la diversité des approches possibles pour le calcul des redevances d'accès aux voies, les données présentées dans ce tableau par les différents États membres ne seront pas nécessairement comparables et serviront essentiellement au suivi des tendances dans chaque État membre.

Catégorie de trains (si en circulation dans l'État membre déclarant)	Redevance d'accès aux voies, à l'exclusion des majorations (en EUR par train-km)
Services de fret:	
Train de marchandises de 1 000 tonnes brutes	
Train de marchandises de 1 600 tonnes brutes	
Train de marchandises de 6 000 tonnes brutes	

1.2. Recettes tirées par les gestionnaires d'infrastructure des redevances sur les infrastructures, les gares et les terminaux de fret

Seules les redevances collectées par les gestionnaires d'infrastructure doivent être déclarées. Celles-ci incluent les redevances collectées sur les installations des gares et les terminaux de fret détenus ou gérés par les gestionnaires d'infrastructure.

	Recettes (en milliers d'EUR)
Services de transport de voyageurs:	
Montant total des recettes tirées des redevances d'accès aux voies, majorations comprises	
Montant total des recettes tirées des redevances sur les gares	
Dont:	
Redevances sur les gares pour les trains suburbains et régionaux (*)	
Redevances sur les gares pour les trains classiques à longue distance et les trains à grande vitesse (*)	
Autres redevances collectées auprès des exploitants de trains de voyageurs	
Services de fret:	
Montant total des recettes tirées des redevances d'accès aux voies, majorations comprises	
Montant total des recettes tirées des redevances sur les terminaux de fret	
Autres redevances collectées auprès des exploitants de trains de marchandises	
Montant total des recettes collectées par les gestionnaires d'infrastructure	

1.3. Principales caractéristiques des contrats conclus conformément à l'article 30, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE

Gestionnaire de l'infrastructure (nom)	Longueur du réseau couvert (en km)	Date de début	Date de fin	Des indicateurs de performance ont-ils été convenus (1)? Dans l'affirmative, veuillez préciser:		Compensation totale versée par l'État (en milliers d'EUR)	Existe-t-il un organisme de contrôle pour le contrat? Dans l'affirmative, veuillez préciser: (nom)	
				☐ OUI ☐ NON	_____		☐ OUI ☐ NON	_____
				☐ OUI ☐ NON	_____		☐ OUI ☐ NON	_____

Gestionnaire de l'infrastructure (nom)	Longueur du réseau couvert (en km)	Date de début	Date de fin	Des indicateurs de performance ont-ils été convenus ⁽¹⁾ ? Dans l'affirmative, veuillez préciser:		Compensation totale versée par l'État (en milliers d'EUR)	Existe-t-il un organisme de contrôle pour le contrat? Dans l'affirmative, veuillez préciser: (nom)	
				☐ OUI ☐ NON	_____		☐ OUI ☐ NON	_____
				☐ OUI ☐ NON	_____		☐ OUI ☐ NON	_____
				☐ OUI ☐ NON	_____		☐ OUI ☐ NON	_____

⁽¹⁾ Tels que spécifiés à l'annexe V, point 3, de la directive 2012/34/UE.

1.4. Réduction du bruit

Existe-t-il des règles obligatoires (en vigueur ou en voie d'adoption) obligeant les exploitants ferroviaires et/ou les gestionnaires d'infrastructure à prendre des mesures pour réduire l'exposition de la population au bruit ferroviaire? Ces mesures peuvent inclure une limitation des volumes de trafic, la pose d'écrans acoustiques ou l'application de redevances d'accès aux voies différenciées en fonction du bruit, pour accélérer la modernisation des wagons de fret par leur équipement de semelles de frein silencieuses.

☐ OUI ☐ NON

Dans l'affirmative, veuillez préciser:

1.5. Observations complémentaires (*):

Veuillez ajouter toute observation complémentaire utile sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Veuillez expliquer comment les redevances moyennes d'accès aux voies par train-km indiquées dans le tableau 1.1 ont été calculées, y compris quelles composantes des redevances sont incluses.
- Veuillez indiquer si des majorations sont appliquées en sus des redevances d'accès aux voies déclarées.
- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.
- Veuillez indiquer si des redevances d'accès aux voies différenciées selon l'ERTMS ⁽¹⁾ ont été appliquées.

⁽¹⁾ European Rail Traffic Management System (système européen de gestion du trafic ferroviaire).

2. Répartition des capacités

2.1. Sections saturées de l'infrastructure

Veillez fournir les informations suivantes concernant les sections saturées, au sens de l'article 47, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, dans la situation à la fin de la période de référence.

Longueur totale des voies saturées (en km)	□□□ □□□
<i>Dont:</i>	
Lignes dédiées à la grande vitesse (en km)	□□□ □□□
Corridors de fret ferroviaire (en km)	□□□ □□□
Nombre de nœuds saturés	□□□

2.2. Services prioritaires

Veillez classer les services de transport ferroviaire par ordre de priorité (le chiffre 1 signifiant la priorité la plus élevée) lorsque l'État membre déclarant doit établir des priorités pour la répartition des capacités de l'infrastructure, par exemple dans le cadre des processus de programmation et de coordination ou en cas de limitation ou de perturbation temporaire des capacités. Si l'un des services énumérés ci-dessous ne relève pas de ces règles de priorité, veuillez inscrire une croix («X») dans la case correspondante.

☐ Services soumis à des obligations de service public (OSP)
☐ Services intérieurs à grande vitesse
☐ Autres services intérieurs de transport de voyageurs
☐ Services internationaux de transport de voyageurs
☐ Services intérieurs de fret
☐ Services internationaux de fret
☐ Autres
Veuillez préciser: _____

2.3. Répartition de sillons et refus de sillon pour différents services

Le tableau ne doit être complété que pour les catégories de trains en circulation dans l'État membre déclarant. Veillez fournir les informations suivantes concernant la situation à l'issue des processus de programmation et de coordination prévus aux articles 45 et 46 de la directive 2012/34/UE.

Service	Sillons ferroviaires programmés		Sillons ferroviaires ad hoc	
	Répartitions de sillons (nombre)	Refus de sillon (nombre)	Répartitions de sillons (nombre)	Refus de sillon (nombre)
Nombre total de services de transport de voyageurs:	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Services intérieurs suburbains et régionaux	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Services intérieurs classiques à longue distance	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□

Service	Sillons ferroviaires programmés		Sillons ferroviaires ad hoc	
	Répartitions de sillons (nombre)	Refus de sillon (nombre)	Répartitions de sillons (nombre)	Refus de sillon (nombre)
Services intérieurs à grande vitesse				
Services internationaux				
Nombre total de services de fret:				
Services intérieurs de fret				
Services internationaux de fret				
<i>Dont:</i>				
Sillons répartis par les guichets uniques des corridors de fret ferroviaire				

2.4. Observations complémentaires (*):

Veuillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.
- Veuillez fournir une brève description des critères de priorité appliqués par les gestionnaires d'infrastructure pour les répartitions de sillons dans les circonstances dans lesquelles ces critères sont appliqués, par exemple dans le cadre des processus de programmation et de coordination ou en cas de limitation ou de perturbation temporaire des capacités.
- Veuillez indiquer si une redevance au titre de la rareté des capacités, telle que prévue à l'article 31, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE, a été appliquée.
- Veuillez indiquer si des plans de renforcement des capacités, tels que prévus à l'article 51 de la directive 2012/34/UE, ont été élaborés et mis en œuvre.

3. Dépenses d'infrastructure

Veuillez indiquer les dépenses engagées durant la période de référence par les principaux gestionnaires d'infrastructure et par les autres propriétaires de gares et de terminaux de fret. Pour les marchés fragmentés, les informations déclarées peuvent se limiter aux dépenses engagées par les propriétaires des grandes gares et des grands terminaux de fret ⁽¹⁾. Pour les gares et terminaux intramodaux, veuillez ne déclarer que la partie des dépenses concernant le transport ferroviaire.

3.1. Récapitulatif des dépenses consacrées à l'infrastructure ferroviaire

(en milliers d'EUR)

	Entretien	Renouvellements	Mises à niveau	Nouvelles infrastructures
Lignes classiques				
Lignes dédiées à la grande vitesse				
Principales gares				
Principaux terminaux de fret				
Montant total des dépenses				

3.2. Sources de financement des dépenses consacrées aux différentes composantes de l'infrastructure ⁽²⁾

(en milliers d'EUR)

	Fonds publics	Fonds de l'Union européenne	Fonds propres
Infrastructure existante , y compris principales gares et principaux terminaux de fret			
Nouvelles infrastructures			
Lignes classiques et lignes dédiées à la grande vitesse			
Principales gares			
Principaux terminaux de fret			
Montant total des dépenses			

3.3. Observations complémentaires (*):

Veuillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.

⁽¹⁾ Aux fins du présent questionnaire, les gares accueillant plus de 10 000 voyageurs par jour ouvrable sont considérées comme de «grandes gares», et les terminaux de fret d'une capacité supérieure à 100 000 conteneurs par an ou à 1 million de tonnes par an sont considérés comme de «grands terminaux de fret».

⁽²⁾ En règle générale, le montant total des dépenses déclaré dans les tableaux 3.1 et 3.2 doit être sensiblement égal.

- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.
- Veuillez fournir les références de la stratégie nationale de développement de l'infrastructure ferroviaire publiée conformément à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

4. Recettes et volumes de trafic

4.1. Recettes et volumes générés par les services de transport de voyageurs et les services de fret

Afin de garantir que les recettes et les volumes déclarés correspondent, seules les recettes générées par le trafic ferroviaire sur le territoire national du pays concerné doivent être déclarées dans le présent tableau. Des estimations statistiques peuvent être utilisées, si nécessaire. Si des statistiques officielles sur les volumes de trafic ne sont pas encore disponibles, des valeurs provisoires peuvent être fournies, puis corrigées ultérieurement.

Services de transport de voyageurs:

Montant total des recettes tirées par les entreprises ferroviaires des services de transport (en milliers d'EUR)	□□□ □□□ □□□
Volume total des services (en milliers de trains-km)	□□□ □□□.□
Volume total des services (en millions de voyageurs-km)	□□□ □□□.□
Volume des services intérieurs (en millions de voyageurs-km)	□□□ □□□.□
Volume des services internationaux (en millions de voyageurs-km)	□□□ □□□.□
Volume des services de transit (*) (en millions de voyageurs-km)	□□□ □□□.□

Recettes et volumes générés par les services soumis à des OSP et les services commerciaux

Services soumis à des OSP

Recettes du trafic (en milliers d'EUR)	□□□ □□□ □□□
Compensation d'OSP (en milliers d'EUR) ⁽¹⁾	□□□ □□□ □□□
Volume des services (en millions de voyageurs-km) ⁽²⁾	□□□ □□□.□

Services commerciaux:

Recettes du trafic (en milliers d'EUR)	□□□ □□□ □□□
Volume des services (en millions de voyageurs-km)	□□□ □□□,□

Services de fret:

Montant total des recettes tirées par les entreprises ferroviaires des services de transport (en milliers d'EUR)	□□□ □□□ □□□
Volume total des services (en milliers de trains-km)	□□□ □□□,□
Volume total des services (en millions de tonnes-km)	□□□ □□□,□
Volume des services intérieurs (en millions de tonnes-km)	□□□ □□□,□
Volume des services internationaux (en millions de tonnes-km)	□□□ □□□,□
Volume des services de transit (*) (en millions de tonnes-km)	□□□ □□□,□

- (1) Le chiffre déclaré ici doit être le même que celui déclaré dans le tableau 6.1. Les paiements de concession effectués par un exploitant en faveur d'une autorité publique doivent être considérés comme une compensation d'OSP «négative».
- (2) Le chiffre déclaré ici doit être le même que celui déclaré dans le tableau 6.1.

4.2. Observations complémentaires (*):

Veillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Veuillez indiquer si les valeurs fournies pour les recettes générées par le trafic ferroviaire sur le territoire national correspondent à des chiffres déclarés ou à des estimations. Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.
- Veuillez indiquer si les données d'entrée comportaient des lacunes ou des incohérences.

5. Qualité des services ferroviaires

Les tableaux ne doivent être complétés que pour les catégories de trains en circulation dans l'État membre déclarant.

5.1. Ponctualité et annulations — services de transport de voyageurs

Services de transport de voyageurs:	Nombre total de services	Nombre de trains à l'heure (retard ne dépassant pas 5 minutes)	Nombre d'annulations
Services suburbains et régionaux			
Services classiques à longue distance et services à grande vitesse			

5.2. Ponctualité et annulations — services de fret ⁽¹⁾

Services de fret:	Nombre total de services	Nombre de trains à l'heure (retard ne dépassant pas 15 minutes)	Nombre d'annulations
Services intérieurs			
Services internationaux			

5.3. Vitesse moyenne selon l'horaire des services de fret (*)

Services de fret:	Vitesse moyenne selon l'horaire (en km/h)
Services intérieurs	
Services internationaux	

5.4. Observations complémentaires (*):

Veuillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.
- Veuillez expliquer comment le «retard» d'un train est mesuré (par exemple, à destination finale ou en moyenne sur l'ensemble des arrêts programmés).

⁽¹⁾ Pour les services programmés uniquement.

- Veuillez fournir les références des rapports de performance et des enquêtes de satisfaction publiés par le comité de gestion du corridor de fret ferroviaire en vertu de l'article 19 du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- Veuillez fournir les références de toute autre enquête conduite récemment sur la qualité des services de fret et de transport de voyageurs.

--

6. Obligations de service public (OSP)

6.1. Volume des services et compensation versée pour les services soumis à des OSP dans différents segments du marché

Le tableau ne doit être complété que pour les catégories de trains en circulation dans l'État membre déclarant.

	Volume des services (en millions de voyageurs-km)			Volume des services (en milliers de trains-km)	Compensation d'OSP ⁽¹⁾ (en milliers d'EUR)
	Total	Dont:			
		Attribués par voie d'appel d'offres	Attribués directe- ment		
Total des servi- ces soumis à des OSP	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□

Dont:

Services sub- urbains et régionaux	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
Classiques à longue distance	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
À grande vitesse	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□

Dont:

Services in- ternationaux soumis à des OSP	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
---	-----------	-----------	-----------	-----------	-------------

⁽¹⁾ Les paiements de concession effectués par un exploitant en faveur d'une autorité publique doivent être considérés comme une compensation d'OSP «négative».

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

6.2. Accès au matériel roulant dans le cadre de services soumis à des OSP

Veuillez fournir les informations suivantes pour chaque contrat d'OSP attribué durant la période de référence.

	Description (régions ou lignes couvertes)	Durée (en années)	Volume du contrat (en milliers de trains- km par an)	Exploitant (nom)	Le contrat a-t-il été attribué par voie d'appel d'offres?	Modalités de mise à disposition du matériel roulant	
						Définies dans le cahier des charges?	Description ⁽¹⁾
1.					☐ OUI ☐ NON	OUI NON	_____
2.					☐ OUI ☐ NON	☐ OUI ☐ NON	_____
3.					☐ OUI ☐ NON	☐ OUI ☐ NON	_____
...					☐ OUI ☐ NON	☐ OUI ☐ NON	_____

⁽¹⁾ Pour chaque contrat, modalités convenues pour la mise à disposition du matériel roulant, par exemple matériel détenu, subventionné ou garanti par le pouvoir adjudicateur, fourni par l'entreprise ferroviaire ou loué.

6.3. Observations complémentaires (*):

Veuillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.

7. Degré d'ouverture du marché

Veuillez dresser la liste des entreprises ferroviaires qui détiennent une part de marché égale ou supérieure à 1 %. Lorsque plus de dix entreprises détiennent une part de marché égale ou supérieure à 1 %, veuillez n'indiquer que les dix plus importantes. La part de marché détenue par d'autres entreprises ferroviaires peut être indiquée sous la forme d'un total, sous la rubrique «Autres».

Si, pour des raisons de secret des affaires, le nom d'une entreprise ferroviaire ne peut être communiqué, veuillez utiliser des pseudonymes, par exemple «EF 1», «EF 2». Si cela ne suffit pas à résoudre les problèmes de confidentialité, les parts de marché des entreprises ferroviaires peuvent être davantage regroupées, sauf pour l'entreprise ferroviaire principale ou historique.

7.1. *Marché du transport de voyageurs — services soumis à des OSP*

Entreprise ferroviaire (nom ou pseudonyme)	Part de marché des services soumis à des OSP (en pourcentage) ⁽¹⁾
Entreprise ferroviaire principale ou historique:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
Autres entreprises ferroviaires:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
Autres:	□□□,□ %

⁽¹⁾ Sur la base des voyageurs/km fournis sur le territoire national durant la période de référence. Le total de la colonne doit être égal à 100 %.

7.2. *Marché du transport de voyageurs — services commerciaux*

Entreprise ferroviaire (nom ou pseudonyme)	Part de marché des services commerciaux (en pourcentage) ⁽¹⁾
Entreprise ferroviaire principale ou historique:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
Autres entreprises ferroviaires:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %

Entreprise ferroviaire (nom ou pseudonyme)	Part de marché des services commerciaux (en pourcentage) ⁽¹⁾
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Autres:	□□□.□ %

⁽¹⁾ Sur la base des voyageurs/km fournis sur le territoire national durant la période de référence. Le total de la colonne doit être égal à 100 %.

7.3. Marché du fret

Entreprise ferroviaire (nom ou pseudonyme)	Part de marché des services de fret (en pourcentage) ⁽¹⁾
Entreprise ferroviaire principale ou historique:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Autres entreprises ferroviaires:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Autres:	□□□.□ %

⁽¹⁾ Sur la base des tonnes/km fournis sur le territoire national durant la période de référence. Le total de la colonne doit être égal à 100 %.

7.4. Observations complémentaires (*):

Veillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.
- Veuillez indiquer si de nouvelles grandes entreprises ferroviaires sont entrées sur le marché du transport de voyageurs ou le marché du fret durant la période de référence.

8. Degré d'harmonisation et état de la législation (*)

La Commission dispose déjà d'informations sur le degré d'harmonisation de la législation, puisque les États membres lui notifient leurs mesures de transposition.

La présente section vise à permettre aux États membres de formuler des observations sur toute question en suspens concernant le marché ferroviaire de l'UE ou l'élaboration de la législation nationale relative au secteur ferroviaire.

8.1. Observations complémentaires (*):

9. Octroi de licences

9.1. Nombre de licences octroyées à des entreprises ferroviaires ⁽¹⁾

Nombre de licences actives au début de la période de référence (A)	□□□□
Nombre de licences suspendues ou retirées durant la période de référence ⁽¹⁾ (B)	□□□□
Nombre de licences octroyées durant la période de référence (C)	□□□□
Nombre de licences actives à la fin de la période de référence (A – B + C)	□□□□
Nombre de licences passives à la fin de la période de référence	□□□□

⁽¹⁾ À l'exclusion des licences réactivées durant la période de référence.

9.2. Frais de licence et délai d'obtention d'une licence

Montant moyen des frais de licence (<i>en EUR</i>)	□□□ □□□
Durée moyenne du délai d'obtention d'une licence (<i>en jours calendrier</i>)	□□□

9.3. Observations complémentaires (*):

Veuillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.

⁽¹⁾ Les États membres ne seront plus tenus de compléter la présente section dès lors que les informations relatives aux licences octroyées à des entreprises ferroviaires seront disponibles pour tous les États membres dans la base de données sur l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence ferroviaire européenne (ERADIS).

10. Emploi et conditions sociales

10.1. Salariés du secteur ferroviaire par sexe et par tranche d'âge

Veuillez fournir les informations suivantes pour la situation à la fin de la période de référence. Lorsqu'une entreprise fournit également des services à d'autres secteurs que le secteur ferroviaire, le nombre de salariés peut être déclaré sur la base d'une estimation du pourcentage de l'effectif total participant à la prestation de services ferroviaires.

	Effectif total (en équivalents temps plein)	Hommes (en %)	Femmes (en %)		< 30 ans (en %)	30-50 ans (en %)	> 50 ans (en %)
Effectif total de l'entreprise ferroviaire historique ou des autres principales entreprises ferroviaires ⁽¹⁾		, %	, %		, %	, %	, %
Dont: Conducteurs de train		, %	, %		, %	, %	, %
Effectif total des autres entreprises ferroviaires							
Dont: Conducteurs de train							
Effectif total des principaux gestionnaires d'infrastructure		, %	, %		, %	, %	, %
Effectif total des autres gestionnaires d'infrastructure							
Effectif des autres entreprises fournissant des services liés au transport ferroviaire ^(*) ⁽²⁾							
Dont:							
Gares ^(*)							
Terminaux de fret ^(*)							
Entretien du matériel roulant ^(*)							
Entretien de l'infrastructure ^(*)							
Organismes de formation spécialisés ^(*)							
Intérim de conducteurs ^(*)							
Approvisionnement en énergie ^(*)							
Services de nettoyage du matériel roulant ^(*)							
Autres ^(*)							

⁽¹⁾ Les informations déclarées doivent couvrir au moins 50 % du marché (sur la base des voyageurs-km et des tonnes-km).

⁽²⁾ Lorsque non compris dans les effectifs des entreprises ferroviaires ou des gestionnaires d'infrastructure indiqués ci-dessus.

10.2. *Salariés par type de contrat*

Veuillez fournir les informations suivantes pour la situation à la fin de la période de référence.

	Contrats de travail à durée indéterminée A ⁽¹⁾ (en %)	Contrat de travail à durée déterminée B (en %)		Contrats à temps partiel (en %)	Apprentis et stagiaires (en %)
Effectif total de l'entreprise ferroviaire historique ou des autres principales entreprises ferroviaires ⁽²⁾	□□□,□ %	□□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %
Dont: Conducteurs de train	□□□,□ %	□□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %
Effectif total des principaux gestionnaires d'infrastructure	□□□,□ %	□□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %

⁽¹⁾ A + B = 100 %

⁽²⁾ Les informations déclarées doivent couvrir au moins 50 % du marché (sur la base des voyageurs-km et des tonnes-km).

10.3. *Observations complémentaires (*)*:

Veuillez ajouter toute observation complémentaire utile, notamment sur les points suivants:

- Durant la période transitoire visée à l'article 4 du règlement, veuillez indiquer les cas dans lesquels les données communiquées ne respectent pas pleinement les exigences de contenu et/ou de format.
- Lorsqu'un échantillonnage ou des estimations ont été utilisés pour compiler les données, veuillez expliquer brièvement l'approche suivie.
- Veuillez décrire les programmes ou les activités de formation destinés aux salariés du secteur ferroviaire.
- Veuillez préciser si l'autorité compétente a fait usage du droit que lui confère l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ en ce qui concerne les droits du personnel et les normes sociales applicables aux opérateurs de service public.
- Si, dans le tableau 10.1, des données concernant l'«effectif des autres entreprises fournissant des services liés au transport ferroviaire» ont été communiquées, expliquer brièvement quelles entreprises ont été incluses.

⁽¹⁾ 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).

11. Installations de service

11.1. Propriété et gestion des principales installations de service

Aux fins du présent questionnaire, les installations de service sont telles que définies à l'annexe II de la directive 2012/34/UE. Veuillez indiquer le nombre d'installations administrées par chaque type de propriétaire ou d'exploitant.

Installation infrastructurelle	Propriétaire						Exploitant					
	Entreprise ferroviaire historique et sociétés liées à celle-ci ⁽¹⁾	Autres sociétés					Entreprise ferroviaire historique et sociétés liées à celle-ci	Autres sociétés				
		Gestionnaires d'infrastructure	Entreprises ferroviaires	Entreprises intégrées ⁽²⁾	Administrations ⁽³⁾	Autres		Gestionnaires d'infrastructure	Entreprises ferroviaires	Entreprises intégrées	Administrations	Autres
Nombre total de gares												
Gares accueillant plus de 25 000 voyageurs par jour												
Gares accueillant entre 10 000 et 25 000 voyageurs par jour												
Gares accueillant entre 1 000 et 10 000 voyageurs par jour												
Gares accueillant moins de 1 000 voyageurs par jour												
Terminaux de fret												
Gares de triage												

Installation infrastructurelle	Propriétaire						Exploitant					
	Entreprise ferroviaire historique et sociétés liées à celle-ci ⁽¹⁾	Autres sociétés					Entreprise ferroviaire historique et sociétés liées à celle-ci	Autres sociétés				
		Gestionnaires d'infrastructure	Entreprises ferroviaires	Entreprises intégrées ⁽²⁾	Administrations ⁽³⁾	Autres		Gestionnaires d'infrastructure	Entreprises ferroviaires	Entreprises intégrées	Administrations	Autres
Installations d'entretien	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
Installations portuaires maritimes et intérieures reliées à des services ferroviaires	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
Installations d'approvisionnement en combustible	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐

⁽¹⁾ Y compris les gestionnaires d'infrastructure faisant partie d'entreprises intégrées et les sociétés holdings.

⁽²⁾ Y compris les entreprises ferroviaires non historiques et les gestionnaires d'infrastructure faisant partie d'une société intégrée.

⁽³⁾ Administrations nationales, régionales ou locales.

[illegible]