

Mercredi 16 novembre 2011

4. charge son Secrétaire général de signer l'acte, après qu'il a été vérifié que toutes les procédures ont été dûment accomplies, et de procéder, en accord avec le Secrétaire général du Conseil, à sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*;
5. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Espace ferroviaire unique européen *I**

P7_TA(2011)0503

Résolution législative du Parlement européen du 16 novembre 2011 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Procédure législative ordinaire – refonte)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2010)0475),
- vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0268/2010),
- vu l'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et le protocole n° 26 relatif aux services d'intérêt général,
- vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- vu sa résolution du 17 juin 2010 sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire ⁽¹⁾,
- vu l'avis motivé soumis par la Chambre des députés du Luxembourg, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
- vu l'avis du Comité économique et social européen du 16 mars 2011 ⁽²⁾,
- vu l'avis du Comité des régions du 28 janvier 2011 ⁽³⁾,
- vu l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques ⁽⁴⁾,
- vu la lettre en date du 26 mai 2011 de la commission des affaires juridiques adressée à la commission des transports et du tourisme conformément à l'article 87, paragraphe 3, de son règlement,
- vu les articles 87 et 55 de son règlement,
- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ JO C 236 E du 12.8.2011, p. 125.

⁽²⁾ JO C 132 du 3.5.2011, p. 99.

⁽³⁾ JO C 104 du 2.4.2011, p. 53.

⁽⁴⁾ JO C 77 du 28.3.2002, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

- A. considérant que, de l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, la proposition en question ne contient aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition et que, en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des actes existants, sans modification de leur substance,
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après, en tenant compte des recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

P7_TC1-COD(2010)0253

Position du parlement européen arrêtée en première lecture le 16 novembre 2011 en vue de l'adoption de la directive 2011/.../UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte)

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽³⁾, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽⁴⁾ et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire ⁽⁵⁾ ont été profondément modifiées en 2004 et 2007. Étant donné que de nouvelles modifications sont nécessaires et vu le lien qui existe entre ces dispositions juridiques, ces directives devraient faire l'objet d'une refonte et être regroupées en un seul acte par souci de clarté.

⁽¹⁾ JO C 132 du 3.5.2011, p. 99.

⁽²⁾ JO C 104 du 2.4.2011, p. 53.

⁽³⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

⁽⁴⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.

⁽⁵⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

Mercredi 16 novembre 2011

- (2) Une plus grande intégration du secteur des transports de l'Union est un élément essentiel de l'achèvement du marché intérieur. Or, les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans l'Union dans l'optique d'une mobilité plus durable.
- (2 bis) *Contrairement à ce que prévoyaient les objectifs du paquet ferroviaire de 2001 ("premier paquet ferroviaire" comprenant la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽¹⁾, la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽²⁾ et la directive 2001/14/CE), la part des chemins de fer dans le secteur des transports n'a pas augmenté au cours des dix ans écoulés, ce qui souligne la nécessité de continuer à améliorer la législation en vigueur afin de soutenir le secteur ferroviaire. La présente refonte est, dès lors, essentielle. [Am. 1]*
- (2 ter) *Les nombreuses procédures d'infraction ouvertes contre les États membres montrent bien que la législation actuelle donne lieu à des divergences d'interprétation et que le premier paquet ferroviaire doit être clarifié et amélioré afin de garantir l'ouverture réelle du marché ferroviaire européen. [Am. 2]*
- (2 quater) *Le niveau d'investissements dans le développement et l'entretien des infrastructures ferroviaires reste insuffisant pour assurer l'expansion du secteur et sa compétitivité. [Am. 3]*
- (2 quinquies) *Les directives qui constituent le premier paquet ferroviaire n'ont pas empêché d'importantes disparités entre les structures des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et entre les niveaux de ces redevances, ainsi que dans la forme et la durée des procédures de répartition des capacités. [Am. 4]*
- (2 sexies) *Le manque de transparence des conditions du marché constitue un obstacle évident pour des services ferroviaires compétitifs. [Am. 5]*
- (3) Il importe d'améliorer l'efficacité du réseau des chemins de fer afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer.
- (3 bis) *La coexistence, au sein des États membres, de différents régimes sociaux dans le secteur ferroviaire présente un risque de concurrence déloyale entre les nouveaux opérateurs ferroviaires et les opérateurs ferroviaires historiques, et appelle à une harmonisation, tout en respectant les spécificités du secteur et des États membres. [Am. 6]*
- (3 ter) *Il convient de garantir les fonctions de surveillance réglementaire des organismes de contrôle de façon à éviter toute discrimination entre les entreprises ferroviaires tout en garantissant l'adéquation des principes de tarification et le respect de la séparation comptable. [Am. 7]*
- (3 quater) *Le parachèvement de l'espace ferroviaire européen implique l'interopérabilité intégrale du système ferroviaire au niveau européen. L'Agence ferroviaire européenne devrait se voir doter des compétences et des moyens nécessaires pour réaliser cet objectif plus rapidement, notamment pour élaborer des normes communes en matière de certification du matériel roulant et des systèmes de sécurité et de signalisation. [Am. 8]*
- (4) Les services régionaux, urbains et suburbains, ainsi que les opérations de transport par des services de navette à travers le tunnel sous la Manche devraient être exclus du champ d'application de la présente directive. *Les chemins de fer historiques et musées roulant sur leurs propres voies devraient également être exclus du champ d'application de la présente directive. [Am. 9]*

⁽¹⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

Mercredi 16 novembre 2011

- (5) Pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres devraient s'assurer que les entreprises ferroviaires bénéficient d'un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché.
- (6) Pour assurer le développement futur et une exploitation efficace du réseau ferroviaire, une distinction devrait être faite entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure. Dans ces conditions, il est nécessaire que ces deux activités aient obligatoirement des comptes distincts et puissent être gérées séparément, **en garantissant la transparence de telle sorte que les fonds publics ne puissent être détournés vers d'autres activités commerciales.** [Am. 10]
- (6 bis) **La stricte séparation des comptes entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire doit être garantie. Les fonds publics alloués à l'un des domaines d'activité ne devraient pas être transférés vers un autre domaine d'activité. Cette interdiction devrait être clairement énoncée dans les règles de comptabilité de chaque domaine d'activité. L'État membre et l'organisme de contrôle national devraient veiller à l'application effective de cette interdiction.** [Am. 11]
- (6 ter) **Quelle que soit la nature de leur modèle d'entreprise, tous les opérateurs ferroviaires doivent respecter les législations nationales existantes en ce qui concerne la protection sociale et la santé afin d'éviter la pratique d'un dumping social et d'une concurrence déloyale.** [Am. 12]
- (6 quater) **Pour rendre le transport ferroviaire compétitif par rapport au transport routier, il convient d'harmoniser les différentes législations nationales, comme les règles régissant la sécurité du trafic ferroviaire, l'utilisation des documents d'accompagnement, la formation des trains et la documentation s'y rapportant, les signaux et les marquages utilisés pour guider les trains, les mesures et contrôles mis en œuvre dans le domaine des transports de marchandises dangereuses ainsi que les procédures uniformes d'enregistrement et de contrôle des transports de déchets.** [Am. 13]
- (7) Le principe de la libre prestation de services doit être appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur.
- (8) Pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport ferroviaire en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée.
- (9) En l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres devraient, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant les paiements des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectués par les entreprises ferroviaires. Ces modalités ne doivent pas introduire de discrimination entre les entreprises ferroviaires.
- (10) Les États membres doivent veiller à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires publiques existantes jouissent d'une structure financière saine dans le plein respect des règles de l'Union sur les aides d'État.
- (10 bis) **L'Union devrait explorer des sources alternatives de financement des projets ferroviaires européens, au moyen d'instruments financiers novateurs, comme les emprunts obligataires de l'Union pour le financement de projets, afin d'encourager les investissements privés et d'améliorer l'accès au capital-risque. De la même façon, il convient de rendre le marché ferroviaire attrayant pour les investisseurs privés alternatifs grâce à des cadres juridiques clairs et transparents.** [Am. 14]

Mercredi 16 novembre 2011

- (10 ter) **Les États membres et les gestionnaires d'infrastructure devraient être en mesure de financer les investissements dans les infrastructures par des moyens autres que les financements publics directs, en recourant par exemple aux financements du secteur privé.** [Am. 15]
- (11) Un secteur **du transport de voyageurs et** du fret efficace, surtout à l'échelon transfrontalier **et, en particulier, dans les cas où une différence d'écartement des voies représente encore une barrière physique à la concurrence,** nécessite **de toute urgence** des mesures ~~d'ouverture du marché propres à ouvrir les marchés des États membres et à susciter la concurrence.~~ [Am. 16]
- (12) Pour garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires soient appliqués sur une base uniforme et non discriminatoire dans toute l'Union, il convient d'instaurer une licence pour les entreprises ferroviaires.
- (13) Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il convient d'autoriser les nouveaux entrants sur le marché à prendre et à déposer des voyageurs en cours de route afin de garantir que ces opérations soient économiquement rentables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants.
- (14) L'introduction de nouveaux services de transport de voyageurs librement accessibles et internationaux 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 trajet international. L'objet principal ~~des nouveaux~~ **de ces** services devrait être le transport de voyageurs sur un trajet international. Afin de déterminer si tel est l'objet principal du service, il convient de prendre en compte des critères comme la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport national de voyageurs ou du transport international de voyageurs, et la longueur du service. C'est à l'organisme de contrôle national respectif qu'il devrait incomber de déterminer l'objet principal du service à la demande d'une partie intéressée. [Am. 17]
- (15) Le 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 ⁽¹⁾ autorise les États membres et les autorités locales à attribuer des contrats de service public qui peuvent comporter des droits exclusifs pour l'exploitation de certains services. Il est donc nécessaire de veiller à la cohérence entre les dispositions de ce règlement et le principe de l'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (15 bis) **Le règlement (CE) n° 1370/2007 permet aux États membres de garantir le maintien des droits sociaux des travailleurs dans le cadre de la séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure pouvant impliquer le transfert d'une entreprise.** [Am. 18]
- (16) L'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport de voyageurs par rail fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter le droit d'accès au marché lorsque ledit droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et lorsque l'organisme de contrôle visé à l'article 55 **et, le cas échéant, le réseau des organismes de contrôle tel que défini à l'article 57** de la présente directive ~~donne son~~ **donnent leur** accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public. [Am. 19]

⁽¹⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

- (17) L'évaluation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public devrait prendre en compte des critères prédéterminés comme les répercussions sur la rentabilité des services qui sont inclus dans le contrat de service public, y compris les répercussions sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué le contrat, la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts des deux côtés de la frontière ainsi que l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé. Sur la base de cette évaluation et de la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres peuvent autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs, en accord avec l'analyse économique et conformément au droit de l'Union et aux principes d'égalité et de non-discrimination.
- (18) Afin de contribuer à l'exploitation de services de transport de voyageurs sur les lignes remplissant une obligation de service public, les États membres devraient pouvoir permettre aux autorités compétentes pour ces services de prélever une redevance sur les services de transport de voyageurs qui relèvent de leur compétence. Cette redevance devrait participer au financement des obligations de service public fixées par les contrats de service public.
- (18 bis) *Les développements du marché ont montré qu'il est d'une importance capitale de renforcer le rôle des organismes de contrôle. Pour pouvoir jouer un rôle central en vue de garantir un environnement juste proposant des conditions d'accès équitables, ces organismes doivent disposer des moyens financiers nécessaires ainsi que du personnel et des équipements logistiques adéquats pour ce faire. [Am. 20]*
- (18 ter) *L'organisme de contrôle national doit être une autorité de régulation indépendante, dotée de pouvoirs d'autosaisine et d'enquête et capable de rendre aussi des avis et des décisions exécutoires, afin de garantir un marché ouvert et sans barrière, au sein duquel s'exerce une concurrence libre et non faussée. [Am. 21]*
- (19) L'organisme de contrôle national devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné, **sans préjudice de la possibilité que cet organisme soit financé par le budget national ou par des droits prélevés sur le secteur ferroviaire, et de la publication des informations y afférentes.** Les compétences de l'organisme de contrôle devraient être étendues de manière à lui permettre d'évaluer l'objectif d'un service international et, le cas échéant, l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants. [Am. 22]
- (19 bis) *L'organisme de contrôle national devrait être totalement indépendant, dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat. L'organisme de contrôle national devrait disposer de la capacité administrative nécessaire en termes de personnel et de ressources afin de garantir un marché ferroviaire ouvert et transparent. Il convient que le niveau requis de personnel soit directement lié aux besoins du marché et qu'il varie en conséquence. L'organisme de contrôle national devrait être tenu de se prononcer sur toute plainte, d'agir de sa propre initiative, de mener des enquêtes en cas de litige et de suivre l'évolution du marché. Il devrait être soutenu par un département de contrôle de la Commission. En outre, l'organisme de contrôle national devrait gérer une base de données qui reprenne ses projets de décisions et soit accessible à la Commission. [Am. 23]*
- (20) Afin d'investir dans les services utilisant des infrastructures spécialisées, comme notamment des liaisons à grande vitesse, les candidats ont besoin de sécurité juridique vu l'ampleur des investissements à long terme.

Mercredi 16 novembre 2011

- (21) Les organismes de contrôle nationaux devraient ~~échanger des~~, **sous l'égide de la Commission, créer un réseau visant à renforcer leur coopération en élaborant des principes communs et en s'échangeant leurs bonnes pratiques et leurs informations** ~~et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, ils devraient également~~ coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Ils devraient progressivement établir des lignes directrices **européennes communes** fondées sur leur expérience. **Sur la base de l'expérience de ce réseau des organismes de contrôle, la Commission devrait présenter une proposition législative visant à mettre en place un organisme de contrôle européen.** [Ams. 24 et 25]
- (22) Pour assurer une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires, ~~il convient de séparer l'exploitation des services de transport et la gestion des installations de service. Par conséquent, il faut que ces deux types d'activité soient gérés indépendamment dans des entités juridiques distinctes. Cette indépendance n'implique pas nécessairement l'établissement d'organismes ou de sociétés distincts pour chaque installation de service~~ **devrait être gérée de manière transparente et non discriminatoire par l'organisme de contrôle selon les modalités définies dans la présente directive.**[Am. 26]
- (22 bis) **Un meilleur accès à l'information sur les voyages et aux services de billetterie dans les gares de voyageurs devrait compléter d'autres initiatives réglementaires visant à faciliter la création et le développement d'applications télématiques pour les voyageurs.** [Am. 138]
- (23) Pour garantir des services fiables et adéquats, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière, **de normes sociales** et de capacité professionnelle. [Am. 27]
- (24) Pour la protection des clients et des tiers, il est ~~important~~ **essentiel** de garantir que les entreprises ferroviaires soient suffisamment assurées en matière de responsabilité civile. **Il conviendrait également de permettre que la couverture de la responsabilité civile en cas d'accident soit assurée par des garanties fournies par des banques ou d'autres entreprises, à condition que cette couverture soit offerte aux conditions du marché, ne se traduise pas par une aide d'État et ne contienne pas d'éléments de discrimination à l'encontre d'autres entreprises ferroviaires.** [Am. 28]
- (25) ~~L'entreprise ferroviaire devrait~~ **Toutes les entreprises ferroviaires devraient**, par ailleurs, être ~~tenue~~ **tenues** de respecter **à la fois** les dispositions nationales et **celles** de l'Union relatives à l'exploitation de services ferroviaires, imposées de manière non discriminatoire, visant à assurer ~~qu'elle est~~ **qu'elles sont** à même d'exercer ~~son activité~~ **leurs activités** sur ~~des tous~~ **les** parcours spécifiques en toute sécurité et dans le plein respect ~~de la santé,~~ **des obligations en vigueur dans les domaines** des conditions sociales, **de la santé** et des droits des travailleurs et des consommateurs. [Ams. 29 et 30]
- (26) Les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences des entreprises ferroviaires doivent être transparentes et respecter le principe de non-discrimination.
- (26 bis) **La délivrance de licences pour le matériel roulant des entreprises ferroviaires reste trop souvent sujette à des complications injustifiées, ce qui perturbe l'accès au marché. Il est donc indiqué de délivrer, à cet égard, un mandat fort à l'Agence ferroviaire européenne. La Commission est dès lors invitée à étudier, dans le cadre du réexamen du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ⁽¹⁾, si la compétence de l'Agence ferroviaire européenne peut être étendue sur ce point.** [Am. 31]

(1) JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

- (27) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures et services ferroviaires pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès sont à publier dans un document de référence du réseau, **dans des formats qui soient accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.** [Am. 32]
- (28) Des systèmes appropriés de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, combinés à l'existence d'opérateurs compétitifs, conduiront à un meilleur équilibre entre les différents modes de transport.
- (29) L'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.
- (30) Des systèmes de tarification adéquats pour les infrastructures ferroviaires liés à des systèmes de tarification adéquats pour les autres infrastructures de transport et les opérateurs concurrents devraient conduire à un équilibre optimal et durable des différents modes de transport.
- (31) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire. Les systèmes de tarification et de répartition des capacités devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.
- (33) Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure.
- (34) Il convient que les systèmes de répartition des capacités émettent des indications claires et cohérentes permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.
- (35) Un système de tarification émet des signaux économiques pour les utilisateurs. Il est important que ces signaux transmis aux entreprises ferroviaires soient cohérents **et clairs** et les incitent à prendre des décisions rationnelles **et durables.** [Am. 33]
- (36) Afin de tenir compte de la nécessité pour les utilisateurs, ou utilisateurs potentiels, des capacités de l'infrastructure ferroviaire de planifier leurs opérations, ainsi que des besoins des clients et des bailleurs de fonds, il est important que le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient attribuées d'une manière qui reflète la nécessité de maintenir et d'améliorer les niveaux de fiabilité du service.
- (37) Il est souhaitable que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure soient encouragés à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.
- (38) Les États membres devraient avoir la faculté de donner aux acheteurs de services ferroviaires un accès direct au processus de répartition des capacités.
- (39) Il importe de prendre en considération les exigences commerciales tant des candidats que du gestionnaire de l'infrastructure.

Mercredi 16 novembre 2011

- (40) Il importe de laisser aux gestionnaires de l'infrastructure autant de souplesse que possible pour la répartition des capacités d'infrastructure, mais il convient que cette souplesse reste compatible avec la satisfaction des besoins raisonnables des candidats.
- (40 bis) ***Il convient d'encourager les candidats qui offrent des services de wagons isolés afin d'étendre le marché potentiel à de nouveaux clients du rail. Il importe donc que ces candidats soient pris en considération par le gestionnaire de l'infrastructure lors de l'attribution de capacités, pour leur permettre de bénéficier pleinement du présent cadre juridique et pour élargir la part de marché du rail à de nouveaux secteurs. [Am. 34]***
- (41) Il est nécessaire que le processus de répartition des capacités évite que le développement de l'activité des entreprises qui détiennent ou souhaitent détenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ne soit soumis à des contraintes excessives.
- (42) Il peut être nécessaire, dans le cadre des systèmes de tarification et de répartition des capacités, de tenir compte du fait que différents segments du réseau ferroviaire peuvent avoir été conçus de manière à répondre aux besoins d'utilisateurs principaux différents.
- (43) Souvent, des utilisateurs différents et des catégories différentes d'utilisateurs ne produisent pas les mêmes effets sur les capacités de l'infrastructure et il y a lieu de dûment peser, les uns par rapport aux autres, les besoins de services différents.
- (44) Les services exploités en vertu de contrats conclus avec les pouvoirs publics peuvent rendre nécessaire l'adoption de règles particulières afin de préserver leur attrait pour les utilisateurs.
- (45) Il convient que les systèmes de tarification et de répartition des capacités tiennent compte des effets de la saturation croissante des capacités de l'infrastructure, voire de leur rareté.
- (46) Les différents calendriers de programmation des divers types de trafic devraient assurer que les demandes de capacités de l'infrastructure qui sont introduites après l'achèvement du processus d'établissement de l'horaire de service annuel soient satisfaites.
- (47) Pour assurer un résultat optimal pour les entreprises ferroviaires, il est opportun d'exiger un contrôle de l'utilisation des capacités de l'infrastructure lorsque la coordination des demandes de capacités est indispensable pour pouvoir répondre aux besoins des utilisateurs.
- (48) Vu leur position de monopole, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être obligés d'examiner les capacités de l'infrastructure disponibles et les méthodes de renforcement de celles-ci lorsque la procédure de répartition des capacités n'est pas à même de répondre aux besoins des utilisateurs.
- (49) En raison du manque d'informations sur les demandes d'autres entreprises ferroviaires et sur les contraintes du système, il peut être difficile pour les entreprises ferroviaires d'optimiser leurs demandes de capacités de l'infrastructure.
- (50) Il est important d'assurer une meilleure coordination des systèmes de répartition des capacités de manière à rendre le transport ferroviaire plus intéressant pour le trafic utilisant le réseau de plusieurs gestionnaires d'infrastructure, et en particulier pour le trafic international. ***Dans ce cadre, la création à terme d'un organisme de contrôle européen apparaît souhaitable. [Am. 35]***

Mercredi 16 novembre 2011

- (51) Il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire, soit entre infrastructures ferroviaires, soit entre modes de transport différents, du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification.
- (52) Il est souhaitable de définir les composantes du service d'infrastructure qui sont essentielles pour permettre à un exploitant de fournir un service et qui doivent être assurées en contrepartie de redevances d'accès minimales.
- (53) ~~Les~~ **Des investissements *accrus* dans l'infrastructure ferroviaire – en particulier dans l'infrastructure existante – sont nécessaires et il y a lieu que les systèmes de tarification de l'infrastructure prévoient des mesures d'incitation pour les gestionnaires de l'infrastructure afin de rendre les investissements appropriés économiquement avantageux et durables du point de vue de l'environnement. [Am. 36]**
- (54) Pour permettre l'établissement des redevances d'utilisation de l'infrastructure à des niveaux adaptés et équitables, il est nécessaire que les gestionnaires de l'infrastructure estiment et comptabilisent la valeur de leurs actifs, et acquièrent une bonne connaissance des déterminants des coûts d'exploitation de l'infrastructure.
- (55) Il est souhaitable de faire en sorte que les coûts externes soient pris en considération dans les décisions arrêtées en matière de transport et que la tarification de l'infrastructure ferroviaire puisse contribuer à l'internalisation des coûts externes de manière cohérente et équilibrée, tous modes de transport confondus.
- (56) Il importe de faire en sorte que les tarifs appliqués au trafic national et international soient de nature à permettre au rail de répondre aux besoins du marché. En conséquence, il importe que la redevance d'utilisation de l'infrastructure soit de niveau égal au coût directement imputable à l'exploitation des trains.
- (57) Le niveau général de recouvrement des coûts par le biais d'une tarification de l'infrastructure a des répercussions sur le niveau des contributions publiques. Les États membres peuvent exiger des niveaux différents de. Toutefois, tout système de tarification de l'infrastructure devrait permettre au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose, d'utiliser le réseau ferroviaire.
- (58) L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel. Il est dès lors nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.
- (58 bis) ***Dans l'optique de l'accroissement de la part du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs par rapport à d'autres modes de transport, il est souhaitable que, lors de l'internalisation des coûts externes, les États membres veillent à ce que les redevances différenciées ne se répercutent pas de manière négative sur l'équilibre financier du gestionnaire de l'infrastructure. Si ce dernier subit malgré tout une perte en raison de cette différenciation, il est souhaitable que les États membres la compensent tout en respectant les règles applicables aux aides d'État. [Am. 37]***
- ~~(59) Le développement du transport ferroviaire devrait se faire en utilisant, entre autres, les instruments de l'Union disponibles et sans préjudice des priorités déjà établies. [Am. 38]~~
- (60) Il convient que les réductions consenties aux entreprises ferroviaires soient liées à des réductions réelles des coûts administratifs, notamment des coûts de transaction. Des ristournes peuvent également être utilisées pour promouvoir une utilisation efficiente de l'infrastructure.
- ~~(61) Il est utile de prévoir des mesures d'incitation qui encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances du réseau. [Am. 39]~~

Mercredi 16 novembre 2011

- (62) ~~La répartition des capacités a, pour le gestionnaire de l'infrastructure, un coût qu'il convient de recouvrer. [Am. 40]~~
- (63) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place ~~d'un organisme~~ **d'organismes** de contrôle ~~chargé~~ **nationaux chargés** de surveiller l'application des règles de la présente directive et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel. [Am. 41]
- (64) Des mesures spécifiques sont requises pour tenir compte de la situation géopolitique et géographique particulière de certains États membres ainsi que de l'organisation spécifique des chemins de fer dans divers États membres, tout en en assurant l'intégrité du marché intérieur.
- (65) ~~Il convient d'habiliter la Commission à adapter les annexes de la présente directive. Étant donné que ces mesures sont de portée générale et sont destinées à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, elles doivent être adoptées sous la forme d'actes délégués conformément à l'article 290 du traité. Afin d'assurer une surveillance efficace du marché ferroviaire et une réglementation adéquate en ce qui concerne la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure et la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne quant aux critères et à la procédure devant servir de cadre à la surveillance du marché, quant à certains éléments du document de référence du réseau, à certains principes de tarification, à l'octroi d'une réduction temporaire de la redevance d'infrastructure pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS), à certains éléments du système d'amélioration des performances, aux critères à utiliser pour fixer les règles imposées aux candidats à l'obtention de capacités d'infrastructure, au calendrier du processus de répartition des capacités, aux comptes réglementaires et aux pratiques et principes décisionnels communs élaborés par les organismes de contrôle. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps voulu et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil. [Am. 42]~~
- (66) ~~Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ^(*). Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽²⁾. [Am. 43]~~
- (67) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir favoriser le développement des chemins de fer de l'Union, établir de grands principes en matière d'octroi de licences aux entreprises ferroviaires, et coordonner les systèmes des États membres régissant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de ladite infrastructure, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres compte tenu de la dimension manifestement internationale de l'octroi de ces licences et du fonctionnement d'éléments importants des réseaux ferroviaires et compte tenu de la nécessité d'assurer des conditions d'accès équitables et non discriminatoires à l'infrastructure et peuvent donc, en raison de leurs aspects transnationaux, être mieux réalisés au niveau de l'Union conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité de l'Union européenne, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(2) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Mercredi 16 novembre 2011

- (68) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport aux directives précédentes. L'obligation de transposer les dispositions inchangées quant au fond résulte des directives précédentes.
- (69) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté de cette obligation.
- (70) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" ⁽¹⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (71) La présente directive ne préjuge pas des délais indiqués à l'annexe XI, partie B, dans lesquels les États membres sont tenus de se conformer aux directives précédentes,
- (71 bis) À la suite des résolutions du Parlement européen du 12 juillet 2007 ⁽²⁾ et du 17 juin 2010 ⁽³⁾ sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire, et compte tenu de la mise en œuvre de la directive 2001/12/CE, la Commission devrait présenter une proposition législative sur la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'ici la fin 2012. Le secteur ferroviaire n'étant pas pleinement ouvert à ce jour, la Commission devrait présenter, pour cette date, une proposition législative sur l'ouverture du marché, [Am. 44]**

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit:
 - a) les règles applicables à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre, telles qu'énoncées au chapitre II;
 - b) les critères applicables à la délivrance, à la prorogation ou à la modification, par un État membre, des licences destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans l'Union, tels qu'exposés au chapitre III;
 - c) les principes et les procédures applicables à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à la répartition des capacités de cette infrastructure, tels qu'exposés au chapitre IV.
2. La présente directive s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.

⁽¹⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

⁽²⁾ JO C 175 E du 10.7.2008, p. 551.

⁽³⁾ JO C 236 E du 12.8.2011, p. 125.

Mercredi 16 novembre 2011

Article 2

Exclusions du champ d'application

1. Le chapitre II ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou.
2. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre III:
 - a) les entreprises ferroviaires qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes;
 - b) les entreprises ferroviaires qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;
 - c) les entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services régionaux de fret ferroviaire;
 - d) les entreprises ferroviaires qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

2 bis. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 6, 7, 8 et 13 et du chapitre IV:

— *les entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services de fret ferroviaire sur une infrastructure ferroviaire gérée par ces entreprises avant ... (*) dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal dans l'État membre et qui est connectée à une infrastructure ferroviaire sur le territoire d'un pays tiers, pour autant que l'infrastructure gérée ne soit pas visée par la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽¹⁾. [Ams. 134 et 135]*

3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre IV:
 - a) les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
 - b) les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
 - c) les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de transport de marchandises régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas du paragraphe 1 jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau;
 - d) les infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret;
 - e) les opérations de transport sous forme de services ferroviaires qui sont réalisées en transit dans l'Union.

En ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, les États membres peuvent fixer des périodes et des délais différents de ceux visés à l'article 43, paragraphe 2, à l'annexe VIII, point 4 b), et à l'annexe IX, points 3, 4 et 5, pour ce qui est des sillons internationaux à établir en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent du réseau ferroviaire principal de l'Union. [Am. 45]

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive

(1) JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

3 bis. *Les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 31, paragraphe 5, les véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers, circulant sur des voies dont l'écartement est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.* [Am. 46]

4. La présente directive ne s'applique pas, à l'exception de l'article 6, paragraphe 1, et des articles 10, 11, 12 et 28 aux entreprises dont les opérations ferroviaires sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche et aux opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche.

5. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 10, 11, 12 et 28 tout service ferroviaire effectué en transit dans l'Union et qui a son origine et sa destination hors du territoire de l'Union.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive on entend par:

- 1) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente directive, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- 2) «gestionnaire de l'infrastructure», tout organisme ou entreprise chargé notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande, **conformément aux règles de sécurité applicables**; les fonctions de **essentielles du** gestionnaire de l'infrastructure ~~sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises~~ **sont les suivantes: l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels et l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances, et les investissements dans l'infrastructure.** [Am. 47]
- 2 bis) «organisme de contrôle», **tout organisme qui contrôle la mise en œuvre correcte de la réglementation pertinente dans un État membre, n'est en aucune façon associé à l'élaboration de la politique et est totalement indépendant des entreprises, notamment des entreprises mentionnées aux points 1 et 2;** [Am. 48]
- 3) «infrastructure ferroviaire», ~~l'ensemble des éléments visés à l'annexe I partie A du règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70 du 4 juin 1970 (*) qui, pour des raisons de clarté, figurent à l'annexe I de la présente directive;~~ [Am. 49]
- 4) «service de fret international», un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;
- 5) «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 dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

(*) JO L 278 du 23.12.1970, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

- 6) «services urbains et suburbains», les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- 7) «services régionaux», les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région **ou de régions transfrontalières**; [Am. 50]
- 8) «transit», la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;
- 9) «licence», une autorisation accordée par l'État membre à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services de transport;
- 10) «autorité responsable des licences», l'organisme chargé de délivrer les licences dans un État membre;
- 11) «répartition», l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 12) «candidat», toute entreprise ferroviaire et d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;
- 13) «infrastructure saturée», un élément de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;
- 14) «plan de renforcement des capacités», une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'un élément de l'infrastructure comme «infrastructure saturée»;
- 15) «coordination», la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure;
- 16) «accord-cadre», un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;
- 17) «capacité(s) de l'infrastructure», la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période;
- 18) «réseau», l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 19) «document de référence du réseau», document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;

Mercredi 16 novembre 2011

- 20) «sillon», la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée;
- 21) «horaire de service», les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire.

CHAPITRE II

DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DE L'UNION

SECTION 1

Indépendance de gestion

Article 4

Indépendance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

1. Les États membres assurent qu'en matière de direction, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par les États membres sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

2. Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par les États membres, le gestionnaire de l'infrastructure est chargé de la direction, de la gestion et du contrôle interne.

2 bis. *Le gestionnaire de l'infrastructure gère ses propres services informatiques, afin que les informations commerciales sensibles soient suffisamment protégées.* [Am. 51]

2 ter. *Les États membres veillent également à ce que tant les entreprises ferroviaires que les gestionnaires de l'infrastructure, qui ne sont pas totalement indépendants les uns des autres, soient responsables de leur propre politique du personnel.* [Am. 52]

Article 5

Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

1. Les États membres permettent aux entreprises ferroviaires d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requis.

Les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public (OSP) qui leur sont imposées par l'État membre et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

2. Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils doivent en outre mentionner les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

3. Eu égard aux lignes directrices de politique générale arrêtées par chaque État membre et compte tenu des plans ou contrats nationaux, éventuellement pluriannuels, y compris les plans d'investissement et de financement, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

Mercredi 16 novembre 2011

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 7, 29 et 39;
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007;
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

4. Si l'État membre détient ou contrôle directement ou indirectement l'entreprise ferroviaire, ses droits de contrôle en matière de gestion n'excèdent pas ceux que le droit national des sociétés confère aux actionnaires de sociétés anonymes privées. Les lignes directrices de politique générale mentionnées au premier alinéa du présent paragraphe, que l'État peut établir pour les entreprises dans le cadre de l'exercice du contrôle par les actionnaires, sont uniquement de nature générale et n'interfèrent pas dans les décisions commerciales de la direction.

SECTION 2

Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport et entre les différents types d'activité de transport

Article 6

Séparation comptable *transparente*

1. Les États membres veillent à la tenue et à la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, pour celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne peuvent pas être transférées à l'autre.

2. Les États membres peuvent, en outre, prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport est assurée par des entités distinctes ***afin de garantir le développement de la concurrence, la poursuite des investissements et l'efficacité par rapport au coût de la prestation de services dans le secteur ferroviaire.***

3. Les États membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les contributions publiques versées aux activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public doivent figurer séparément pour chaque contrat de service public dans les comptes correspondants et ne peuvent pas être transférées aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

4. ~~Les~~ ***Dans un souci de totale transparence des coûts d'infrastructure, les*** comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1 et 3 sont tenus de façon à permettre le contrôle ~~de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre~~ ***du respect desdits paragraphes et de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, des excédents dégagés d'autres activités commerciales et des financements publics et privés versés au gestionnaire de l'infrastructure. Les recettes du gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent en aucune façon être utilisées par une entreprise ferroviaire ou par une entité ou une entreprise contrôlant une entreprise ferroviaire, étant donné que cela peut lui permettre de renforcer sa position de marché ou d'obtenir des avantages économiques par rapport à d'autres entreprises ferroviaires. Le présent paragraphe n'empêche pas, sous la surveillance de l'organisme de contrôle visé à l'article 55, le remboursement, y compris le paiement d'intérêts aux conditions du marché, du capital investi mis à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure par l'entité ou l'entreprise qui contrôle l'entreprise ferroviaire.*** [Am. 53]

Mercredi 16 novembre 2011

Article 7

Indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, ~~qui sont énumérées à l'annexe II~~ **telles que définies à l'article 3, point 3**, soient confiées à des organismes ou entreprises qui ne sont pas eux-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelle que soit la structure organisationnelle, cet objectif doit être atteint d'une manière probante. **Cependant, une coopération efficace entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure est essentielle pour la gestion du trafic sur le réseau.**

~~L'annexe II peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60.~~

Les États membres peuvent, toutefois, confier aux entreprises ferroviaires ou à toute autre entité la responsabilité de contribuer au développement de l'infrastructure ferroviaire, par exemple par l'investissement, l'entretien et le financement.

2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions décrites au chapitre IV, sections 3 et 4 sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du chapitre IV, sections 2 et 3, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.

3 bis. Au plus tard le 31 décembre 2012, la Commission présente une proposition de directive contenant des dispositions relatives à la séparation des opérations de gestion de l'infrastructure et de transport, ainsi qu'une proposition visant à ouvrir le marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs, qui ne porte pas atteinte à la qualité des services de transport ferroviaire et préserve les OSP. [Ams. 54 et 137]

SECTION 3

Assainissement financier

Article 8

Financement sain du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres développent l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte, le cas échéant, des besoins généraux de l'Union. Ils publient à cette fin, au plus tard ... (*) **et après consultation des parties et des acteurs intéressés, y compris les autorités locales et régionales concernées, les syndicats, les unions syndicales et les représentants des usagers**, une stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité et reposant sur un financement sain et durable du réseau ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins ~~cinq ans~~ **sept ans** et est renouvelable.

2. **Lorsque les revenus ne suffisent pas pour couvrir les besoins de financement du gestionnaire de l'infrastructure, sans préjudice du cadre de tarification défini aux articles 31 et 32 de la présente directive**, et dans le respect des articles 93, 107 et 108 du traité, les États membres ~~peuvent~~ **accordent** en outre ~~accorder~~ au gestionnaire de l'infrastructure un financement suffisant en rapport avec ses tâches, la dimension de l'infrastructure et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux.

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive

Mercredi 16 novembre 2011

3. Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'État, et compte tenu de la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire visée au paragraphe 1, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des programmes d'investissement et de financement. Le but de ce plan est d'assurer une exploitation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs. Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les candidats soient consultés **sur une base non discriminatoire**, avant l'approbation du plan d'entreprise **d'investissement, en ce qui concerne les conditions d'accès et d'utilisation, ainsi que la nature, la mise à disposition et le développement de l'infrastructure**. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 émet un avis non contraignant indiquant si le plan d'entreprise ~~permet de réaliser ces objectifs~~ **génère des discriminations entre les candidats**.

4. Les États membres veillent à ce que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité ~~et par rapport à une période de trois ans maximum~~, présentent, **sur une période de deux ans maximum**, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, **les subventions non remboursables provenant de sources privées** et le financement par l'État, **y compris, le cas échéant, les avances de l'État** et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure, y compris, le cas échéant, ~~les avances de l'État~~ **le financement, sur des bases durables, des renouvellements d'actifs à long terme**. [Am. 55]

Sans préjudice d'un objectif éventuel, à long terme, de couverture par l'utilisateur des coûts d'infrastructure pour tous les modes de transport sur la base d'une concurrence intermodale équitable et non discriminatoire, lorsque le transport ferroviaire est en mesure de concurrencer d'autres modes, un État membre peut exiger, à l'intérieur du cadre de tarification défini aux articles 31 et 32, du gestionnaire de l'infrastructure qu'il équilibre ses comptes sans apport financier de l'État.

Article 9

Allègement de dette transparent

1. Sans préjudice de la réglementation de l'Union sur les aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité, les États membres mettent en place 1 des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. Aux fins visées au paragraphe 1, les États membres exigent que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés, jusqu'à extinction, tous les emprunts de l'entreprise contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux dettes ou intérêts dus sur les dettes contractées par les entreprises après ... (*) ~~le 15 mars 2001 ou après la date d'adhésion à l'Union dans le cas des États membres ayant adhéré à l'Union après le 15 mars 2001~~ [Am. 56]

SECTION 4

Accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires

Article 10

Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

1. Les entreprises ferroviaires relevant de la présente directive se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès aux ports.

(*) *Date d'entrée en vigueur de la présente directive.*

Mercredi 16 novembre 2011

2. Les entreprises ferroviaires relevant de la présente directive se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport 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.

Le droit d'accès à l'infrastructure des États membres pour lesquels le transport international de voyageurs par train représente plus de la moitié du chiffre d'affaires voyageurs des entreprises ferroviaires desdits États membres est accordé au plus tard le 31 décembre 2011.

À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle concernés à l'article 55 de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

Les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire ne doivent en aucun cas entraîner l'impossibilité, pour les voyageurs, d'obtenir des informations et d'acheter un billet pour se rendre d'une localité à une autre, quel que soit le nombre d'opérateurs de transport ferroviaire fournissant, en totalité ou en partie, des services de transport de voyageurs entre ces deux localités. [Am. 57]

Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, la Commission ~~peut adopter~~ adopte, dans ... (*), des mesures d'exécution détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent paragraphe. Ces mesures, destinées à assurer l'application de la présente directive dans des conditions uniformes, sont adoptées sous la forme d'actes d'exécution ~~conformément à~~ ***en conformité avec la procédure consultative visée*** l'article 64, paragraphe 3. **[Am. 58]**

Article 11

Limitation du droit d'accès et du droit de prendre en charge et déposer des passagers

1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10 sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes au droit de l'Union en vigueur. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.

2. C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétent(s) visé(s) à l'article 55 qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:

- a) de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- c) du gestionnaire de l'infrastructure;
- d) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

(*) 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Mercredi 16 novembre 2011

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétent(s) les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai ~~prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de deux mois~~ **d'un mois** à compter de la réception de ~~toutes les informations pertinentes~~ **la demande visée au paragraphe 2.** [Am. 59]

3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels les entités suivantes peuvent demander le réexamen de la décision:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

4. **Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle**, la Commission **adopte au plus tard le ... (*)**, ~~la Commission peut adopter~~ des mesures d'exécution détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Ces mesures, destinées à assurer l'application de la présente directive dans des conditions uniformes, sont adoptées sous la forme d'actes d'exécution ~~conformément~~ **en conformité avec la procédure consultative visée** à l'article 64, paragraphe 3. [Am. 60]

5. Les États membres peuvent également limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre sur le trajet d'un service international de transport de voyageurs lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le 4 décembre 2007 selon une procédure de mise en concurrence équitable et conformément aux principes pertinents du droit de l'Union. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de quinze ans, la période la plus courte étant retenue.

6. Les États membres veillent à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 soient soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 12

Prélèvement sur les entreprises ferroviaires fournissant des services de voyageurs

1. Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, les États membres peuvent, dans les conditions prévues au présent article, autoriser l'autorité chargée des transports ferroviaires à prélever auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs une redevance sur l'exploitation de liaisons qui relèvent de la compétence de cette autorité et qui sont effectuées entre deux gares de cet État membre.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation de ces liaisons qui relèvent de la compétence de cette autorité.

2. La redevance est destinée à compenser les OSP de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des OSP concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces OSP.

(*) 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive

Mercredi 16 novembre 2011

3. La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union, et respecte en particulier les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

4. Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Les États membres communiquent ces informations à la Commission.

La Commission élabore une analyse comparative des méthodes utilisées pour fixer le montant des redevances dans les États membres afin d'instaurer une méthode uniforme de calcul du montant des redevances. [Am. 61]

Article 13

Conditions d'accès aux services

1. Les **gestionnaires de l'infrastructure fournissent à toutes les** entreprises ferroviaires ~~peuvent prétendre~~, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe III, point 1.

2. Les ~~services de~~ **exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires un accès, y compris par le réseau ferré, aux infrastructures visées à l'annexe III, point 2, sont fournis par tous les exploitants d'installations de service et aux services offerts dans ces infrastructures** de manière non discriminatoire, **sous la supervision de l'organisme de contrôle, comme prévu à l'article 56.**

Lorsque l'exploitant ~~de~~ **d'une** installation de service **visée à l'annexe III, point 2,** dépend d'un organisme ou d'une entreprise qui sont également actifs et occupent une position dominante sur au moins un des marchés de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cet organisme ou de cette entreprise. **L'exploitant d'une installation de service et cet organisme ou cette entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de pertes et profits séparés.**

Les demandes d'accès à l'installation de service introduites par les entreprises ferroviaires **sont traitées dans un délai fixé par l'organisme de contrôle national et** ne peuvent être rejetées que s'il existe des alternatives viables leur permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet dans des conditions économiquement acceptables. ~~Il incombe à~~ **Lorsqu'il refuse l'accès à son installation de service,** l'exploitant de l'installation de service ~~de prouver l'existence d'~~ **en question propose** une alternative **économiquement et techniquement viable et justifie son refus par écrit. Ce refus n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans des ressources ou des installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.**

En cas de conflit entre différentes demandes, l'exploitant de l'installation de service tente de répondre au mieux à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 prend des mesures appropriées, de sa propre initiative ou à la suite d'une plainte **d'un candidat, en tenant compte des besoins de toutes les parties concernées,** pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue aux entreprises ferroviaires autres que celles dépendant de l'organisme ou de l'entreprise dont dépend l'exploitant de l'installation. Néanmoins, les nouveaux centres d'entretien et autres infrastructures techniques développés ~~spécifiquement~~ pour du nouveau matériel roulant **à grande vitesse, visé dans la décision 2008/232/CE de la Commission du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (1),** peuvent être réservés à l'usage d'une entreprise ferroviaire pour une durée de ~~entre~~ **dix ans** à compter du début de leur exploitation.

(1) JO L 84 du 26.3.2008, p. 132.

Mercredi 16 novembre 2011

Si l'installation de service n'a pas été utilisée pendant au moins ~~deux années consécutives~~ **un an et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés**, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au leasing **pour une utilisation dans le cadre d'activités liées au secteur ferroviaire, à moins que l'exploitant de l'installation de service démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.**

3. Si ~~le gestionnaire de l'infrastructure~~ **l'exploitant de l'installation de service** fournit l'un ou l'autre des services décrits à l'annexe III, point 3, en tant que prestations complémentaires, il doit les fournir de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

4. Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres ~~fournisseurs~~ **exploitants d'une installation de service** un ensemble de services connexes, énumérés à l'annexe III, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes.

5. ~~L'annexe III peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60.~~ **[Am. 62 et 162]**

SECTION 5

Accords transfrontaliers

Article 14

Principes généraux des accords transfrontaliers

1. ~~Toute disposition d'un accord transfrontalier entre Les États membres qui discrimine entre des s'assurent que les accords transfrontaliers qu'ils concluent ne défavorisent pas certaines~~ entreprises ferroviaires ou ~~qui restreint~~ **ne restreignent pas** la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers ~~est nulle et sans effet.~~ **[Am. 63]**

La Commission est informée de ces accords. Elle examine leur conformité avec la présente directive et décide, conformément à la procédure visée à l'article 64, paragraphe 2, s'ils peuvent continuer de s'appliquer. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

2. Sans préjudice de la répartition des compétences entre l'Union et les États membres, conformément au droit de l'Union, la négociation et la mise en œuvre d'accords transfrontaliers entre États membres et pays tiers relève de la procédure de coopération entre les États membres et la Commission.

La Commission peut adopter des mesures d'exécution ~~détaillant~~ **précisant les modalités de** la procédure à ~~suivre pour l'application du présent paragraphe~~ **de coopération visée au premier alinéa.** Ces mesures **d'exécution**, destinées à assurer l'application de la présente directive dans des conditions uniformes, sont adoptées sous la forme d'actes d'exécution conformément à ~~l'article 63, paragraphe 3~~ **la procédure consultative visée à l'article 64, paragraphe 2.** **[Am. 64]**

SECTION 6

Missions de contrôle de la Commission

Article 15

Champ d'application de la surveillance du marché

1. La Commission prend les mesures nécessaires en vue d'examiner les conditions techniques, **sociales** et économiques ainsi que l'évolution du marché ~~des,~~ **y compris l'évolution de l'emploi, et le respect du droit de l'Union applicable aux** transports ferroviaires européens.

Mercredi 16 novembre 2011

2. Dans ce cadre, la Commission associe étroitement à ses travaux des représentants des États membres, **y compris des représentants des organismes de contrôle visés à l'article 55**, et des représentants des secteurs concernés, **y compris les autorités locales et régionales intéressées, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire** et les usagers, afin que ceux-ci soient en mesure de mieux suivre le développement du secteur ferroviaire et l'évolution du marché, de procéder à l'évaluation de l'effet des mesures adoptées et d'analyser l'impact des mesures envisagées par la Commission. **Le cas échéant, la Commission associe également à ses travaux l'Agence ferroviaire européenne.**

3. La Commission surveille l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions cadres dans le secteur ferroviaire, en particulier la tarification de l'infrastructure, la répartition des capacités, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'évolution des prix, la qualité des services de transport ferroviaire et des services de transport ferroviaire couverts par des contrats de service public, le système d'octroi de licences, **le degré d'ouverture du marché, les conditions d'emploi et les conditions sociales** et le degré d'harmonisation, **notamment en matière de droits sociaux**, entre États membres. ~~Elle garantit une coopération active entre les organismes de contrôle appropriés dans les États membres.~~ **et au sein de ceux-ci.**

4. ~~La~~ **Tous les deux ans, la** Commission fait ~~régulièrement~~ rapport au Parlement européen et au Conseil sur:

- a) l'évolution du marché intérieur dans les services ferroviaires **et les services liés au rail, y compris le degré d'ouverture du marché;**
- b) les conditions-cadres, y compris pour les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer;

b bis) l'évolution de l'emploi, des conditions de travail et des conditions sociales dans le secteur;

- c) l'état du réseau ferroviaire européen;
- d) l'utilisation des droits d'accès;
- e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires;
- f) les insuffisances des infrastructures;
- g) la nécessité d'une législation.

5. Aux fins de la surveillance du marché exercée par la Commission, les États membres transmettent annuellement les informations **suivantes** visées à l'annexe IV ainsi que toutes les autres données requises par la Commission:—:

- a) **l'évolution des performances du transport ferroviaire et de la compensation des OSP;**
- b) **le degré d'ouverture du marché et de concurrence loyale dans chaque État membre, ainsi que la part modale des entreprises ferroviaires dans le total des prestations de transport;**
- c) **les moyens et les activités des organismes de contrôle dans le cadre de leur rôle d'instances de recours;**
- d) **les progrès notables réalisés dans la restructuration de l'entreprise ferroviaire historique et l'adoption/la mise en œuvre de stratégies nationales dans le domaine des transports au cours de l'année écoulée;**

Mercredi 16 novembre 2011

- e) *les initiatives/mesures de formation importantes prises dans un État membre au cours de l'année écoulée dans le domaine du transport ferroviaire;*
- f) *la situation de l'emploi et les conditions sociales dans les entreprises ferroviaires, chez les gestionnaires de l'infrastructure et dans d'autres entreprises actives dans le secteur ferroviaire à la fin de l'année écoulée;*
- g) *les investissements réalisés dans le réseau ferroviaire à grande vitesse au cours de l'année écoulée;*
- h) *la taille du réseau ferroviaire à la fin de l'année écoulée;*
- i) *les redevances d'accès aux voies pour l'année écoulée;*
- j) *l'existence d'un système d'amélioration des performances établi conformément à l'article 35 de la présente directive;*
- k) *le nombre de licences actives délivrées par l'autorité nationale compétente;*
- l) *l'état d'avancement du déploiement du système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS);*
- m) *le nombre d'incidents, d'accidents et d'accidents graves, au sens de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ⁽¹⁾, survenus sur le réseau au cours de l'année écoulée;*
- n) *les autres faits notables;*
- o) *l'évolution des marchés des services d'entretien et le degré d'ouverture de ces marchés.*

L'annexe IV peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60 bis, afin d'actualiser les informations nécessaires à la surveillance du marché ferroviaire. [Am. 65]

CHAPITRE III

LICENCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

SECTION 1

Organisme responsable de la délivrance des licences

Article 16

Organisme responsable de la délivrance des licences ferroviaires

Chaque État membre désigne l'organisme responsable de la délivrance des licences et de l'exécution des obligations découlant du présent chapitre.

L'organisme désigné n'effectue lui-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendant des entreprises ou entités qui font des prestations de cette nature.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

Mercredi 16 novembre 2011

SECTION 2

Conditions d'obtention d'une licence

Article 17

Exigences générales

1. Une entreprise ferroviaire a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie à condition qu'elle soit détenue à plus de 50 % au total par des États membres ou des ressortissants d'États membres qui la contrôlent effectivement et ce, directement ou indirectement par l'intermédiaire d'une ou plusieurs entreprises, sauf disposition contraire d'un accord conclu avec un pays tiers auquel l'Union est partie.
2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences du présent chapitre.
3. Toute entreprise ferroviaire qui satisfait aux exigences du présent chapitre est autorisée à recevoir une licence.
4. Aucune entreprise ferroviaire n'est autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application du présent chapitre si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question.

Toutefois, cette licence ne donne pas droit par elle-même à l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

5. La Commission ~~peut adopter~~ **adopte** des mesures d'exécution ~~détaillant~~ **précisant les modalités de** la procédure à suivre pour ~~l'application du présent article, y compris l'utilisation~~ **l'octroi des licences et la création** d'un modèle commun de licence, **conformément aux obligations énoncées dans la section 2**. Ces mesures **d'exécution**, destinées à assurer l'application de la présente directive dans des conditions uniformes, sont adoptées sous la forme d'actes d'exécution conformément à ~~l'article 63, paragraphe 3~~ **à la procédure consultative visée à l'article 64, paragraphe 2**. [Am. 66]

Article 18

Conditions d'obtention d'une licence

Toute entreprise ferroviaire doit pouvoir démontrer aux autorités responsables des licences dans l'État membre concerné, dès avant le début de ses activités, qu'elle pourra à tout moment répondre à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi que de couverture de sa responsabilité civile, visées aux articles 19 à 22.

À cet effet, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

Article 19

Exigences en matière d'honorabilité

Les États membres définissent les conditions dans lesquelles les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites de façon à garantir que l'entreprise ferroviaire qui demande une licence ou les personnes responsables de sa gestion:

- a) n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;
- b) n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;

Mercredi 16 novembre 2011

- c) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport;
- d) n'ont pas été condamnées pour des infractions ~~graves ou répétées~~ **quelconques** à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière **de sécurité et** de protection du travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières. [Am. 67]

Article 20

Exigences en matière de capacité financière

1. Les exigences en matière de capacité financière sont satisfaites lorsque l'entreprise ferroviaire qui demande une licence peut apporter la preuve qu'elle pourra faire face à ses obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, pour une période de 12 mois. **L'autorité responsable des licences vérifie la capacité financière sur la base des comptes annuels des entreprises ferroviaires ou, pour les entreprises qui ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.** [Am. 68]

2. A cet effet, toute demande de licence est accompagnée ~~au moins des~~ **d'**

- a) **ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;**
- b) **fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;**
- c) **capital d'exploitation;**
- d) **coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;**
- e) **charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;**
- f) **impôts et cotisations sociales.** [Am. 69]

3. **L'autorité responsable des licences considère qu'une entreprise qui demande une licence ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.** [Am. 70]

4. **L'autorité peut exiger notamment la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un commissaire aux comptes ou un expert comptable assermenté. Ces documents doivent comporter des informations relatives aux éléments visés au paragraphe 2, points a) à f), du présent article.** [Am. 71]

L'annexe V peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60. [Am. 72]

Article 21

Exigences en matière de capacité professionnelle

Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande la licence peut démontrer qu'elle a ou aura une organisation de gestion qui possède les connaissances ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence. **Au moment où elle introduit sa demande, l'entreprise démontre également qu'elle est en possession d'un certificat de sécurité au sens de l'article 10 de la directive 2004/49/CE.** [Am. 73]

Mercredi 16 novembre 2011

Article 22

Exigences en matière de responsabilité civile

Sans préjudice du chapitre III du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil **du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires** ⁽¹⁾, une entreprise ferroviaire doit être suffisamment assurée **ou disposer de garanties adéquates aux conditions du marché** pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment en ce qui concerne le fret, le courrier et les tiers. **Le niveau de couverture jugé adéquat peut être différencié pour tenir compte des spécificités des services, s'agissant en particulier des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle, destinés au grand public, qui utilisent le réseau ferroviaire.** [Am. 140]

SECTION 3

Validité de la licence

Article 23

Validité spatiale et temporelle

1. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de l'Union
2. Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, ce réexamen a lieu au moins tous les cinq ans.
3. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Article 24

Licence temporaire, suspension et approbation

1. L'autorité responsable des licences peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences des sections 2 et 3 du présent chapitre, et notamment de son article 18, par une entreprise ferroviaire à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

L'autorité responsable des licences suspend ou retire la licence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences.

2. Lorsque l'autorité responsable des licences d'un État membre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, elle en informe sans délai cette autorité.
3. Sans préjudice du paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est, toutefois, valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.
4. Lorsqu'une entreprise ferroviaire a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités dans les six mois suivant la délivrance d'une licence, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément ou être suspendue.

⁽¹⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

Mercredi 16 novembre 2011

Dans le cas de démarrage d'activité, l'entreprise ferroviaire peut demander qu'un délai plus long soit fixé en tenant compte de la spécificité des services fournis.

5. En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément. L'entreprise ferroviaire en cause peut poursuivre ses activités, à moins que l'autorité responsable des licences ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

6. Si une entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise à l'autorité responsable des licences en vue d'un réexamen.

7. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, l'autorité responsable des licences ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

8. Quand l'autorité responsable des licences a délivré, suspendu, retiré ou modifié une licence, l'État membre concerné en informe immédiatement la Commission. La Commission informe aussitôt les autres États membres.

Article 25**Procédure de délivrance des licences**

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par l'autorité responsable des licences concernée, qui en informe l'Agence ferroviaire européenne.

2. L'autorité responsable des licences statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe V, lui ont été présentées. Elle prend en compte toutes les informations disponibles. Elle communique sans délai sa décision à l'entreprise qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

3. Les États membres veillent à ce que les décisions de l'autorité responsable des licences soient soumises à un contrôle juridictionnel.

CHAPITRE IV**TARIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET RÉPARTITION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE****SECTION 1****Principes généraux****Article 26****Utilisation efficace des capacités d'infrastructure**

Les États membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale.

Mercredi 16 novembre 2011

Article 27

Document de référence du réseau

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, y compris l'organisme de contrôle visé à l'article 55, un document de référence du réseau, obtenu contre paiement d'un droit qui ne peut être supérieur au coût de publication de ce document. Le document de référence du réseau est publié dans au moins deux langues officielles de l'Union, **l'une étant l'anglais**. Son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Agence ferroviaire européenne. [Am. 75]

2. Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient ~~des-les~~ informations ~~précisant~~ **suivantes, qui précisent** les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée et aux installations de service: ~~Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe VI. :~~

- a) **un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure;**
- b) **un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs;**
- c) **un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services, ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès devant figurer dans le document de référence du réseau;**
- d) **un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 25 et les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la directive 2004/49/CE;**
- e) **un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35;**
- f) **un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe III et la tarification de leur utilisation;**
- g) **un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 42.**

Les informations figurant dans le document de référence du réseau sont actualisées sur une base annuelle et concordent avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ⁽¹⁾. Les infrastructures qui ne font pas l'objet d'un entretien approprié et qui affichent une qualité en déclin sont signalées en temps utile aux usagers.

À la lumière de l'expérience acquise, la Commission peut modifier et préciser les informations visées aux points a) à g), conformément à l'annexe VI, selon la procédure visée à l'article 60 bis. [Am. 76]

L'annexe VI peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60 bis.

⁽¹⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

3. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.
4. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités d'infrastructure.

Article 28

Accords entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure

Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut les accords de droit public ou privé requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes, conformément aux dispositions de la présente directive.

SECTION 2

Tarification de l'infrastructure et des services

Article 29

Établissement et recouvrement des redevances

1. Les États membres mettent en place un cadre pour la tarification, mais en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4.

Sous réserve de la condition d'indépendance de gestion, les États membres établissent également des règles de tarification spécifiques ou délèguent ce pouvoir au gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que le cadre de tarification et les règles de tarification soient publiés dans les documents de référence du réseau.

Sans préjudice de l'indépendance de gestion visée à l'article 4 et pour autant que ce droit ait été directement conféré par le droit constitutionnel au moins deux ans avant la date d'entrée en vigueur de la présente directive, le parlement national peut être habilité à examiner et, le cas échéant, revoir le niveau des redevances fixé par le gestionnaire de l'infrastructure. Ce réexamen, s'il a lieu, veille à ce que les redevances soient conformes à la présente directive, au cadre de tarification en place et aux règles de tarification en vigueur. [Am. 141/rév]

Le gestionnaire de l'infrastructure détermine et perçoit la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

2. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires d'infrastructure coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces pour le fonctionnement des services ferroviaires traversant plus d'un réseau. Les gestionnaires d'infrastructure s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires.

Les États membres veillent à ce que les représentants des gestionnaires d'infrastructure dont les décisions de tarification ont une incidence sur d'autres infrastructures s'associent pour coordonner **ensemble** la tarification ou pour percevoir la redevance d'utilisation de l'infrastructure concernée au niveau international. [Am. 77]

3. Sauf lorsque des dispositions particulières sont prises en application de l'article 32, paragraphe 2, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau.

Mercredi 16 novembre 2011

4. Le gestionnaire de l'infrastructure s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les différentes entreprises ferroviaires effectuant des prestations de services de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations que lui communiquent les candidats.

Article 30

Coût de l'infrastructure et comptabilité

1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité, et en maintenant et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure, encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès.

2. Les États membres veillent à ce que le paragraphe 1 soit mis en œuvre dans le cadre d'un contrat conclu, pour une durée minimale de ~~cinq ans~~ **sept ans**, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure et prévoyant le financement par l'État.

3. Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenus à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

Les principes de base et les paramètres de ces contrats sont décrits à l'annexe VII ~~qui peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60.~~

Les États membres consultent les parties intéressées au moins un mois avant la signature du contrat et publient celui-ci au plus tard un mois après sa conclusion.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que son plan d'entreprise soit conforme aux dispositions du contrat.

~~L'organisme de contrôle visé à l'article 55 vérifie que le revenu envisagé à moyen et long termes permet au gestionnaire de l'infrastructure d'atteindre les objectifs de performance convenus et formule des recommandations au moins un mois avant la signature du contrat.~~

~~Si elle entend déroger à ces recommandations, l'autorité compétente se justifie auprès de l'organisme de contrôle.~~ **[Am. 78]**

4. Les gestionnaires de l'infrastructure dressent et tiennent à jour l'inventaire des actifs qu'ils gèrent en indiquant leur valorisation actuelle ainsi que le détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant des installations de service établissent une méthode d'imputation des coûts aux différents services proposés conformément à l'annexe III et aux types de véhicules ferroviaires, en se fondant sur les meilleures connaissances disponibles sur l'origine des coûts et sur les principes de tarification visés à l'article 31. Les États membres peuvent la soumettre à approbation préalable. Cette méthode est mise à jour de temps à autre en fonction des meilleures pratiques internationales.

Mercredi 16 novembre 2011

Article 31

Principes de tarification

1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des installations de service sont versées respectivement au gestionnaire de l'infrastructure et à l'exploitant des installations de service, qui les affectent au financement de leurs activités.

2. Les États membres exigent du gestionnaire de l'infrastructure et de l'exploitant d'installations de service qu'ils fournissent à l'organisme de contrôle toute information nécessaire sur les redevances imposées. À cet égard, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installations de service doivent être capables de prouver à chaque entreprise ferroviaire que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturées à l'entreprise ferroviaire en application des articles 30 à 37, sont conformes à la méthodologie, à la réglementation et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

3. Sans préjudice des paragraphes 4 ou 5 du présent article ou de l'article 32, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire conformément à l'annexe VIII, point 1.

Le point 1 de l'annexe VIII peut être modifié à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à **l'article 60 bis**.

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

5. ~~Lorsque la législation de l'Union autorise la perception de redevances correspondant au coût des effets du bruit émis par le fret routier, les~~ Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont modifiées pour tenir compte du coût des effets du bruit causé par l'exploitation des trains conformément à l'annexe VIII, point 2. **Cette modification des redevances d'utilisation de l'infrastructure permet de compenser les investissements réalisés pour réaménager les véhicules ferroviaires afin de les équiper de systèmes de freinage moins bruyants dans les meilleures conditions de rentabilité possible. Les États membres veillent à ce que l'introduction de ces redevances différenciées n'ait pas d'effet préjudiciable sur l'équilibre financier du gestionnaire de l'infrastructure. Les règles en matière de cofinancement européen sont modifiées de façon à permettre le cofinancement en vue de réaménager le matériel roulant afin de réduire les émissions sonores, comme cela a déjà été le cas pour l'ERTMS.**

Le point 2 de l'annexe VIII peut être modifié à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à **l'article 60 bis**, notamment pour spécifier les éléments des redevances différenciées d'utilisation de l'infrastructure, **à condition que cela ne conduise pas à une distorsion de concurrence dans le secteur du transport ferroviaire ou au détriment du transport ferroviaire par rapport au transport routier.**

Les redevances d'utilisation de l'infrastructure peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des autres effets sur l'environnement de l'exploitation des trains qui ne sont pas mentionnés à l'annexe VIII, point 2. Toute modification de ce type pouvant assurer l'internalisation des coûts externes des polluants atmosphériques résultant de l'exploitation du service ferroviaire est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

La tarification des autres coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si le droit de l'Union ~~autorise~~ **applique** pour le fret routier. Si la tarification de ces coûts environnementaux pour le fret routier n'est pas autorisée par le droit de l'Union, cette modification n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Mercredi 16 novembre 2011

Si la tarification des coûts environnementaux entraîne un accroissement des recettes, il appartient aux États membres de décider de l'affectation de ces recettes supplémentaires **au bénéfice des systèmes de transport**. Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances liées aux coûts environnementaux et de leur utilisation. Les États membres communiquent régulièrement ces informations à la Commission. [Am. 79]

6. Afin d'éviter des variations disproportionnées indésirables, les redevances visées aux paragraphes 3, 4 et 5 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

7. Le présent article ne couvre pas la fourniture des services visés à l'annexe III, point 2. En tout état de cause, la redevance imposée pour ces services ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

8. Si les services énumérés à l'annexe III, points 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

9. Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure du fait des opérations d'entretien.

10. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe III, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les redevances à inclure dans le document de référence du réseau conformément à l'article 27.

Article 32

Exceptions aux principes de tarification

1. Un État membre peut **autoriser le gestionnaire de l'infrastructure**, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et, **ce dernier, et** si le marché s'y prête, à percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale, ~~en particulier pour le transport du secteur ferroviaire international de marchandises~~. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances ne doit cependant pas exclure l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Avant d'approuver la perception de telles majorations, les États membres s'assurent que les gestionnaires de l'infrastructure ont évalué leur pertinence pour des segments de marché spécifiques. La liste des segments de marché définis par les gestionnaires de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants: services de fret, services de transport de voyageurs dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de voyageurs. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

Mercredi 16 novembre 2011

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans.

~~Ces D'autres segments de marché sont établis conformément aux critères fixés au point 3 de l'annexe VIII, sous réserve de l'approbation préalable de l'organisme de contrôle. Pour les segments de marché sans trafic, le système de tarification ne peut pas prévoir de majorations.~~

~~Le point 3 de l'annexe VIII peut être modifié à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60.~~

1 bis. Pour les transports de marchandises en provenance et à destination de pays tiers opérés sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal de l'Union, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des redevances plus élevées pour recouvrir totalement les coûts encourus.

2. Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées basées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

3. Les trains équipés de l'ETCS et circulant sur des lignes munies de systèmes nationaux de signalisation et de contrôle-commande bénéficient d'une réduction temporaire de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, conformément au point 5 de l'annexe VIII. **Le gestionnaire de l'infrastructure est en mesure de garantir que cette réduction n'entraîne pas de perte de recettes. Cette réduction est compensée par la majoration des redevances sur la même ligne pour les trains non équipés de l'ETCS.**

~~Le point 5 de l'annexe VIII peut être modifié à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60.~~ **l'article 60 bis, afin de promouvoir l'ERTMS.**

4. Afin d'empêcher la discrimination, il est fait en sorte que les redevances moyenne et marginale d'un gestionnaire de l'infrastructure donné soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances. Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

5. Si un gestionnaire de l'infrastructure compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1, il en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau conformément à l'article 27, paragraphe 4.

Lorsque c'est nécessaire pour assurer une concurrence équitable, les États membres peuvent décider de publier avec d'autres instruments et délais que ceux prévus à l'article 29, paragraphe 1, le cadre et les règles de tarification applicables spécifiquement aux services de fret international en provenance et à destination de pays tiers, qui sont opérés sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal de l'Union. [Am. 80]

Article 33

Réductions

1. Sans préjudice des articles 101, 102, 106 et 107 du traité et nonobstant le principe des coûts directs défini à l'article 31, paragraphe 3, de la présente directive, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

Mercredi 16 novembre 2011

2. À l'exception du paragraphe 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.
3. Les gestionnaires d'infrastructures peuvent instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.
4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure.
5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réduction sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.

Article 34

Systèmes de compensation des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les autres modes de transport

1. Les États membres peuvent instaurer un système de compensation à durée limitée, lors de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque l'absence de couverture de ces coûts peut être établie et dans la mesure où ils dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.
2. Lorsqu'une entreprise ferroviaire bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation doit s'accompagner pour les utilisateurs d'avantages comparables.
3. La méthode employée et les calculs effectués doivent être rendus publics. Il est notamment possible de faire la preuve des coûts spécifiques de l'infrastructure de transport concurrente non couverts que le transport ferroviaire permet d'éviter, et de veiller à ce que le système soit appliqué de manière non discriminatoire.
4. Les États membres veillent à ce que le système soit compatible avec les articles 93, 107 et 108 du traité.

Article 35

Système de performance

1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.
2. Les principes de base du système d'amélioration des performances ~~énumérés au point 4 de l'annexe VIII~~ **contiennent les éléments suivants, qui** s'appliquent à l'ensemble du réseau:
 - a) *pour parvenir à un niveau de qualité de service convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats et après approbation de l'organisme de contrôle, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre de ce système par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée;*

Mercredi 16 novembre 2011

- b) *le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire sur la base duquel les retards seront calculés;*
- c) *sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 50, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables;*
- d) *une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de qualité de service auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances. [Am. 81]*

Le point 4 de l'annexe VIII, **qui contient des éléments supplémentaires relatifs au système d'amélioration des performances**, peut être modifié à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60 **l'article 60 bis**. [Am. 82]

Article 36

Droits de réservation de capacités

Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités. Si ~~plusieurs~~ **deux** candidats **ou plus** demandent l'attribution ~~d'un même sillon~~ **de sillons partiellement communs** dans le cadre de l'établissement de l'horaire annuel, un droit de réservation de capacités est perçu **auprès du candidat qui s'est vu attribuer l'intégralité ou une partie du sillon ferroviaire mais ne l'a pas été utilisée**. [Am. 83]

Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

Article 37

Coopération en matière de systèmes de tarification sur plusieurs réseaux

Les États membres veillent à ce que les gestionnaires d'infrastructure coopèrent en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 32 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 35 pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent des procédures permettant d'optimiser la compétitivité des services ferroviaires internationaux, qui sont soumises aux règles fixées par la présente directive.

SECTION 3

Répartition des capacités de l'infrastructure

Article 38

Droits concernant les capacités

1. Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par le gestionnaire de l'infrastructure et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités d'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

Mercredi 16 novembre 2011

2. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service.

Un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 42, en ce qui concerne l'utilisation des capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

3. Les droits et les obligations respectifs du gestionnaire de l'infrastructure et des candidats en ce qui concerne la répartition des capacités sont définis par voie de contrat ou par la législation des États membres.

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs tels qu'ils sont définis à l'article 2, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents et quelle est l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur ce trajet défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 9, paragraphe 3, et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.

Article 39

Répartition des capacités

1. Les États membres peuvent mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue à l'article 4. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. Le gestionnaire de l'infrastructure accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Il veille notamment à ce que les capacités d'infrastructure soient réparties sur une base équitable et non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées.

Article 40

Coopération en vue de répartir les capacités de l'infrastructure sur plusieurs réseaux

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux, y compris dans le contexte des accords-cadres visés à l'article 42. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive, et organisent les sillons internationaux en conséquence.

Les États membres veillent à ce que les représentants des gestionnaires de l'infrastructure dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure s'associent afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international sans préjudice des règles spécifiques contenues dans le droit de l'Union sur les réseaux de fret ferroviaire. **Les représentants parties à cette coopération veillent à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères pertinents utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.** Des représentants appropriés de gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers peuvent y être associés. [Am. 85]

Mercredi 16 novembre 2011

2. La Commission et les représentants des organismes de contrôle qui coopèrent conformément à l'article 57 sont informés ~~et sont invités à participer en qualité d'observateurs à toutes les réunions où sont élaborés~~ des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure. Dans le cas des systèmes de répartition informatiques, les organismes de contrôle obtiennent de ces systèmes suffisamment d'informations pour pouvoir effectuer leur surveillance réglementaire conformément aux dispositions de l'article 56. **[Am. 86]**

3. Lors des réunions ou des autres activités entreprises dans le cadre de la répartition des capacités d'infrastructure pour les services ferroviaires empruntant plusieurs réseaux, les décisions sont prises par les seuls représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

4. Les représentants qui coopèrent en vertu du paragraphe 1 veillent à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.

5. Dans le cadre de la coopération visée au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure évaluent les besoins et, le cas échéant, proposent et organisent ces sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande comme mentionné à l'article 48.

Ces sillons internationaux préétablis sont mis à la disposition des candidats par l'entremise de l'un des gestionnaires d'infrastructure participants.

Article 41

Candidats

1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats ~~au sens de la présente directive.~~ ***Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un contrat avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28.*** **[Am. 84]**

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation future de l'infrastructure. Ces règles ne portent que sur la fourniture d'une garantie financière ne devant pas dépasser un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

3. ~~La Commission peut adopter des mesures d'exécution détaillant les~~ ***Les détails des*** critères à respecter pour l'application du paragraphe 2 ***peuvent être modifiés à la lumière de l'expérience.*** ~~Ces mesures, destinées à assurer l'application de la présente directive dans des conditions uniformes, sont adoptées sous la forme d'actes d'exécution en conformité à l'article 63, paragraphe 3 avec la procédure visée à l'article 60 bis.~~ **[Am. 87]**

Article 42

Accords-cadres

1. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité, un accord-cadre peut être conclu entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat. Un État membre peut soumettre un tel accord-cadre à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle mentionné à l'article 55 de la présente directive.

Mercredi 16 novembre 2011

2. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.
3. L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.
4. L'accord-cadre peut comporter des sanctions dans l'hypothèse où il faudrait modifier ou mettre un terme à l'accord.
5. L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.
6. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 49 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 52.

À partir du 1^{er} janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

7. Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

Article 43

Calendrier du processus de répartition

1. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte, pour la répartition des capacités, le calendrier figurant à l'annexe IX.

L'annexe IX peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à **l'article 60 bis**.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure conviennent, avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés, quels sillons internationaux sont à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité **et doivent être dûment justifiés**. [Am. 88]

Article 44

Demandes

1. Les candidats peuvent introduire auprès du gestionnaire de l'infrastructure, sur la base du droit public ou privé, une demande visant à obtenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en contrepartie d'une redevance prévue au chapitre IV, section 2.

Mercredi 16 novembre 2011

2. Les demandes relatives à l'horaire de service régulier respectent les délais fixés à l'annexe IX.
3. Un candidat qui est partie à un accord-cadre introduit sa demande conformément aux dispositions de cet accord.
4. Les candidats demandent des capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux en s'adressant à un seul gestionnaire de l'infrastructure, ce dernier étant alors habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires de l'infrastructure concernés.
5. Les gestionnaires de l'infrastructure font en sorte que, pour les capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux, les candidats puissent introduire leurs demandes auprès de toute instance commune susceptible d'être instituée par les gestionnaires de l'infrastructure telle qu'un guichet unique pour les corridors ferroviaires.

Article 45

Calendrier

1. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, et notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau, et de tenir compte de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 47 et 49.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.
4. À leur demande, le gestionnaire de l'infrastructure met gracieusement à la disposition des candidats, dans un délai raisonnable et en temps utile pour le processus de coordination visé à l'article 46, les informations suivantes sous forme écrite pour examen:
 - a) les sillons demandés par les autres candidats sur les mêmes lignes,
 - b) les sillons alloués à tous les autres candidats et les demandes de sillons en attente pour tous les autres candidats sur les mêmes lignes,
 - c) les sillons alloués à tous les autres candidats sur les mêmes lignes que dans le précédent horaire de service,
 - d) la capacité encore disponible sur les lignes concernées,
 - e) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.
5. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

Mercredi 16 novembre 2011

Article 46

Processus de coordination

1. Le gestionnaire de l'infrastructure confronté, dans le cadre de la programmation visée à l'article 45, à des demandes concurrentes s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.
2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels.
4. Les principes régissant la procédure de coordination sont exposés dans le document de référence du réseau. Ils reflètent, en particulier, la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires de l'infrastructure.
5. Lorsqu'une demande de capacités de l'infrastructure ne peut être satisfaite sans coordination, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de traiter l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.
6. Sans préjudice des voies de recours existantes et de l'article 56, en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

Article 47

Saturation de l'infrastructure

1. Lorsqu'à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée infrastructure saturée. Il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir.
2. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 50, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 51, a déjà été mis en œuvre.
3. Si les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure.
4. Les critères de priorité tiennent compte de l'importance d'un service pour la collectivité, par rapport à tout autre service qui serait de ce fait exclu.

Afin de garantir le développement de services de transport adéquats dans ce cadre, en particulier pour répondre à des exigences de service public ou pour favoriser le développement du fret ferroviaire, **notamment du fret international**, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires, dans des conditions non discriminatoires, pour que ces services soient prioritaires lors de l'attribution des capacités d'infrastructure. [Am. 89]

Mercredi 16 novembre 2011

Les États membres peuvent, le cas échéant, accorder au gestionnaire de l'infrastructure une compensation, correspondant à la perte de recette éventuelle liée à la nécessité d'attribuer à certains services une capacité déterminée en application du deuxième alinéa.

Ces mesures et cette compensation tiennent compte de l'incidence de cette exclusion dans d'autres États membres.

5. ~~L'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, est dûment prise en compte lors de la fixation des critères de priorité~~ **et en particulier les services de fret internationaux.** [Am. 90]

6. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposées dans le document de référence du réseau.

Article 48

Demandes ad hoc

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répond, dans un délai aussi court que possible et, en tout cas, dans les cinq jours ouvrables, aux demandes ad hoc de sillons individuels. Les informations relatives aux capacités non utilisées et disponibles sont mises à la disposition de tous les candidats qui pourraient souhaiter faire usage de ces capacités.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure procède, le cas échéant, à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes ad hoc prévisibles de capacités. La présente disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure est saturée.

Article 49

Infrastructure spécialisée

1. Sans préjudice du paragraphe 2, la capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour l'utilisation de tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

2. Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité, lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic dès lors que des capacités sont disponibles.

3. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au paragraphe 2, il en est fait état dans le document de référence du réseau.

Article 50

Analyse des capacités

1. L'objectif de l'analyse des capacités est de déterminer les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et de proposer des méthodes permettant de satisfaire les demandes supplémentaires. Cette analyse détermine les raisons de cette saturation et les mesures qui pourraient être prises à court et moyen terme pour y remédier.

Mercredi 16 novembre 2011

2. L'analyse porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services offerts et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

3. L'analyse des capacités est menée à bien dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée infrastructure saturée.

Article 51

Plan de renforcement des capacités

1. Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités.

2. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée.

Il indique:

- a) les raisons de la saturation;
- b) l'évolution probable du trafic;
- c) les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;
- d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des modifications probables des redevances d'accès.

Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre.

Ce plan peut être soumis à l'approbation préalable de l'État membre. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 ~~peut émettre un avis sur le bien fondé des actions définies dans le plan~~ **supervise le processus de consultation pour s'assurer qu'il est appliqué de manière non discriminatoire.** [Am. 91]

En cas de saturation d'un réseau transeuropéen ou d'un sillon ayant un effet significatif sur un ou plusieurs réseaux transeuropéens, le réseau des organismes de contrôle établi à l'article 57 peut émettre un avis sur le bien-fondé des actions de ce plan. [Am. 92]

3. Le gestionnaire de l'infrastructure renonce à percevoir une quelconque redevance au titre de l'article 31, paragraphe 4, sur l'infrastructure concernée dans les cas où:

- a) il ne présente pas de plan de renforcement des capacités; ou
- b) il tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

Toutefois, sous réserve de l'accord de l'organisme de contrôle visé à l'article 55, le gestionnaire de l'infrastructure peut continuer de percevoir ces redevances si:

- a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle; ou

Mercredi 16 novembre 2011

b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Article 52

Utilisation des sillons

1. Le gestionnaire de l'infrastructure précise dans le document de référence du réseau les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.
2. Pour l'infrastructure saturée en particulier, le gestionnaire de l'infrastructure impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil à fixer dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'exploitant.

Article 53

Capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien du réseau

1. Les demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sont introduites dans le cadre de la programmation.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure informe ~~en temps utile~~, **au moins une semaine à l'avance**, les parties intéressées des travaux d'entretien non programmés. [Am. 93]

Article 54

Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation.

1 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure disposent de protocoles d'action applicables en cas d'accident ou de défaillance technique. [Am. 94]

2. En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

3. ~~Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires participent au contrôle de l'application et de leur propre respect des normes et règles de sécurité.~~ **Sauf en cas de force majeure, notamment en cas de travaux urgents et essentiels à la sécurité, un sillon alloué à une opération de fret en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins de deux mois avant son horaire prévu dans l'horaire de service si le candidat concerné ne donne pas son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes, que le candidat a le droit d'accepter ou de refuser. Dans ce dernier cas, il a un minimum droit au remboursement de la redevance correspondante.** [Am. 95]

Mercredi 16 novembre 2011

SECTION 4

Organisme de contrôle

Article 55

~~Organisme~~ **Organismes** de contrôle **nationaux**

1. Chaque État membre institue un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire. Cet organisme est une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre autorité publique. Dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, cet organisme est en outre indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat. Il est par ailleurs fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. **L'organisme de contrôle dispose des capacités organisationnelles nécessaires en termes de ressources humaines et matérielles, qui sont à la mesure du niveau d'activité du secteur ferroviaire de l'État membre, comme le volume de trafic, par exemple, et de la taille du réseau, afin de mener à bien les tâches qui lui incombent en vertu de l'article 56.**

2. Les États membres peuvent instituer des organismes de contrôle compétents pour plusieurs secteurs réglementés, à condition que ces autorités de contrôle intégrées respectent les critères d'indépendance énoncés au paragraphe 1.

3. Le président et le conseil de direction de l'organisme de contrôle du secteur ferroviaire sont nommés **par le parlement national, ou un autre parlement compétent**, pour un mandat d'une durée déterminée et renouvelable selon des modalités claires garantissant leur indépendance. Ils sont sélectionnés **parmi des personnes qui disposent de connaissances et d'une expérience en matière de contrôle du secteur ferroviaire, ou de connaissances et d'une expérience en matière de contrôle d'autres secteurs, et, de préférence, parmi des personnes qui, directement ou indirectement, ne détiennent pas de poste ou responsabilités professionnels, n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec les entreprises ou entités réglementées depuis une période de trois années d'au moins deux ans ou toute autre période plus longue définie conformément au droit national**, précédant leur nomination et pendant leur mandat. **Elles en font expressément mention dans une déclaration d'intérêts appropriée.** Au terme de leur mandat, ces personnes ne détiennent de poste ou responsabilités professionnels, n'ont d'intérêts et ne se trouvent dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées pendant au moins ~~trois ans~~ **deux ans ou toute autre période plus longue définie conformément au droit national**. Elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle. **Elles doivent agir en toute indépendance et ne peuvent en aucun cas être influencées par des instructions d'un gouvernement ou d'une entité privée ou publique.** [Am. 96]

Article 56

~~Fonctions de l'organisme~~ **des organismes** de contrôle **nationaux**

1. Sans préjudice de l'article 46, paragraphe 6, un candidat peut saisir l'organisme de contrôle dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne:

- a) le document de référence du réseau;
- b) les critères exposés dans ce document;
- c) la procédure de répartition et ses résultats;
- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;

Mercredi 16 novembre 2011

- f) les dispositions en matière d'accès conformément aux articles 10, 11 et 12,
- g) l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 13,
- g bis) les décisions d'octroi de licences, lorsque l'organisme de contrôle n'est pas l'organisme responsable de la délivrance des licences au sens de l'article 16.**

1 bis. *L'organisme de contrôle peut prendre des mesures de sa propre initiative et est obligé de se prononcer sur toute plainte afin de remédier à la situation dans un délai maximal d'un mois à compter de la réception de la plainte. Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités d'infrastructure ou contre les modalités d'une offre de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle.*

La Commission examine de sa propre initiative l'application et le respect des dispositions de la présente directive relatives au mandat des organismes de contrôle et aux délais dans lesquels ils doivent prendre une décision, en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 64, paragraphe 2.

2. L'organisme de contrôle est ~~en outre~~ habilité à surveiller la concurrence **et à enrayer toute évolution engendrant des discriminations ou des distorsions** sur les marchés des services ferroviaires et à réexaminer les points a) à ~~g)~~ **g bis)** du paragraphe 1 de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination entre les candidats, **y compris en prenant des mesures correctives appropriées.** Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination entre candidats. ~~L'organisme de contrôle dispose des capacités organisationnelles nécessaires pour mener à bien ces missions.~~ **À cet effet, l'organisme de contrôle coopère étroitement avec l'autorité nationale de sécurité chargée d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes, au sens de la directive 2008/57/CE. À la demande de candidats, dans le cadre de procédures devant l'autorité de sécurité nationale qui peuvent avoir des répercussions sur l'accès au marché, l'autorité de sécurité nationale informe l'organisme de contrôle des aspects pertinents de la procédure. L'organisme de contrôle émet des recommandations. Si elle entend déroger à ces recommandations, l'autorité de sécurité nationale se justifie auprès de l'organisme de contrôle.**

3. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent chapitre.

3 bis. *L'organisme de contrôle vérifie que la comptabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure respecte les dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6.*

3 ter. *Si la législation nationale le prévoit, l'organisme de contrôle détermine, conformément à l'article 10, paragraphe 2, si l'objet principal d'un service est de transporter des voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents et, conformément à l'article 11, paragraphe 2, s'il existe une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public créée par les services visés à l'article 10, assurés entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public.*

3 quater. *L'organisme de contrôle notifie à la Commission toute plainte relative à une décision prise par un organisme de contrôle en conformité avec les paragraphes 1 à 3 ter. Dans un délai de deux semaines à compter de la réception de la plainte, la Commission demande, si nécessaire, que la décision soit modifiée afin de garantir sa compatibilité avec le droit de l'Union. L'organisme de contrôle modifie sa décision en tenant compte des changements demandés par la Commission.*

Mercredi 16 novembre 2011

3 quinquies. *L'organisme de contrôle consulte, au moins une fois par an, les représentants des usagers des services ferroviaires (fret et transport de voyageurs) pour tenir compte de leur opinion sur le marché ferroviaire, notamment les performances des services, les redevances d'utilisation de l'infrastructure et le montant et la transparence des tarifs des services ferroviaires. [Am. 97]*

4. L'organisme de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée dans l'État membre concerné. Ces informations sont fournies sans tarder. L'organisme de contrôle est habilité à assortir ces demandes de sanctions appropriées, y compris d'amendes. Les informations à fournir à l'organisme de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires conformément au paragraphe 2. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

5. L'organisme de contrôle est obligé de se prononcer sur toute plainte et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai maximum de deux mois suivant la réception de toutes les informations. Le cas échéant, il prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard au paragraphe 1, **points a) à g bis**).

Les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative. L'organisme de contrôle est habilité à assortir ses décisions de sanctions appropriées, y compris d'amendes.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle.

6. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le recours ne peut avoir un effet suspensif sur la décision de l'organisme de contrôle que lorsque la juridiction saisie du recours établit que l'effet immédiat de la décision de l'organisme de contrôle peut causer à la partie qui a formé le recours un préjudice irréparable.

7. Les États membres veillent à ce que l'organisme de contrôle publie les informations sur la résolution des litiges et les procédures de recours contre les décisions des gestionnaires de l'infrastructure et des prestataires de services énumérés à l'annexe III.

8. L'organisme de contrôle est également habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6.

Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, fournissent des comptes réglementaires détaillés à l'organisme de contrôle afin que celui-ci puisse mener à bien ses différentes missions. Ces comptes réglementaires doivent contenir au moins les éléments mentionnés à l'annexe X. L'organisme de contrôle peut en outre tirer de ces comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet aux autorités responsables de la résolution de ces problèmes.

L'annexe X peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à **l'article 60 bis**.

Mercredi 16 novembre 2011

Article 56 bis

Pouvoirs des organismes de contrôle nationaux

1. Afin de s'acquitter des missions énumérées à l'article 56, l'organisme de contrôle est habilité à:
 - a) assortir ses décisions de sanctions appropriées, y compris d'amendes. Les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative nationale;
 - b) demander des informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée dans l'État membre concerné, et assortir ces demandes de sanctions appropriées, y compris d'amendes. Les informations à fournir à l'organisme de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché. Les informations demandées doivent être communiquées sans retard injustifié;
 - c) effectuer des audits ou commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires, pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable énoncées à l'article 6.
2. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le recours n'a pas d'effet suspensif sur la décision de l'organisme de contrôle.
3. En cas de conflit concernant des décisions adoptées par les organismes de contrôle pour les services de transports transfrontaliers, les parties concernées peuvent saisir la Commission en vue d'obtenir une décision contraignante sur la compatibilité des décisions en question avec la législation de l'Union dans un délai d'un mois à compter de la réception du recours.
4. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient publiées.
5. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et toutes les entreprises ou autres entités qui assurent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, y compris les exploitants d'installations de services visés à l'article 6, fournissent des comptes réglementaires détaillés à l'organisme de contrôle afin que celui-ci puisse mener à bien ses différentes missions. Ces comptes réglementaires doivent contenir au moins les éléments mentionnés à l'annexe X. L'organisme de contrôle peut en outre tirer de ces comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet aux autorités chargées de résoudre ces problèmes.

L'annexe X peut être modifiée à la lumière de l'expérience, conformément à la procédure visée à l'article 60 bis. [Am. 98]

Article 57

Coopération entre organismes de contrôle nationaux et pouvoirs de la Commission

1. Les organismes de contrôle nationaux échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels et, de manière générale, coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. À cette fin, ils collaborent au sein d'un ~~groupe de travail~~ **réseau formellement établi** qui se réunit régulièrement. ~~La Commission assiste les organismes de contrôle dans cette tâche. à l'initiative et sous la présidence de la Commission. À cet effet, la Commission veille à ce que les organismes de contrôle coopèrent activement entre eux, et elle adopte les mesures nécessaires si lesdits organismes ne respectent pas leur mandat.~~

Mercredi 16 novembre 2011

Les représentants de la Commission sont composés de représentants des services en charge des transports et de la concurrence.

La Commission met en place une base de données dans laquelle les organismes de contrôle nationaux encodent des informations sur toutes les procédures de plainte, comme les dates de dépôt des plaintes, le début des procédures d'initiative, tous les projets de décision et toutes les décisions finales, les parties concernées, les résultats principaux des procédures et les problèmes d'interprétation du droit ferroviaire ainsi que les enquêtes lancées à l'initiative des organismes de contrôle portant sur des questions d'accès ou de tarification relatives aux services de transport ferroviaire international.

2. Les organismes de contrôle sont habilités à coopérer étroitement, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organisme de contrôle concerné **informe la Commission et** consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision. **Le réseau des organismes de contrôle rend également un avis.**

4. Les organismes de contrôle consultés au titre du paragraphe 3 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur législation nationale. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3.

5. L'organisme de contrôle qui reçoit la plainte ou mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

6. Les États membres veillent à ce que tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 40, paragraphe 1, fournisse sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 3 du présent article, qui ont été demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre où se situe le représentant associé. Cet organisme de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

6 bis. *La Commission peut, de sa propre initiative, participer aux activités visées aux paragraphes 2 à 6, et en tient informé le réseau des organismes de contrôle visé au paragraphe 1.*

7. Les organismes de contrôle **mis en place en vertu du paragraphe 1** élaborent des principes et pratiques communs pour les décisions que la présente directive les habilite à prendre. La Commission peut adopter des mesures d'exécution établissant de tels **et compléter ces** principes et pratiques communs. ~~Ces mesures, destinées à assurer l'application de la présente directive dans des conditions uniformes, sont adoptées sous la forme d'actes d'exécution conformément à l'article 63, paragraphe 3.~~ **la procédure visée à l'article 60 bis.**

~~Les~~ **Le réseau des** organismes de contrôle ~~réexaminent~~ **réexamine** en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 40, paragraphe 1, qui exécutent les dispositions de la présente directive ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international. [Am. 99]

Mercredi 16 novembre 2011

Article 57 bis

Organisme de contrôle européen

Sur la base de l'expérience du réseau des organismes de contrôle, la Commission élabore, au plus tard ... (), une proposition législative visant à mettre en place un organisme de contrôle européen. Cet organisme exerce des fonctions de surveillance et d'arbitrage sur des problèmes de nature transfrontalière et internationale, ainsi qu'une fonction de recours vis-à-vis des décisions prises par les organismes de contrôle nationaux. [Am. 100]*

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 58

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽¹⁾.

Article 59

Dérogations

1. Jusqu'au 15 mars 2013, l'Irlande, en tant qu'État membre situé sur une île et n'ayant de liaison ferroviaire qu'avec un seul autre État membre, et le Royaume-Uni, pour ce qui est de l'Irlande du Nord, sur la même base:

- a) ne sont pas tenus d'attribuer à un organisme indépendant les fonctions essentielles pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, dans la mesure où cet article oblige les États membres à créer des organismes indépendants exécutant les tâches visées à l'article 7, paragraphe 2;
- b) ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences prévues à l'article 27, à l'article 29, paragraphe 2, aux articles 38, 39 et 42, à l'article 46, paragraphe 4, à l'article 46, paragraphe 6, à l'article 47, à l'article 49, paragraphe 3, aux articles 50 à 53, à l'article 55 et à l'article 56, à condition que les décisions en matière de répartition des capacités d'infrastructure ou de tarification puissent, si l'entreprise ferroviaire en fait la demande par écrit, faire l'objet d'un recours devant un organisme indépendant, qui prend sa décision dans un délai de deux mois à compter de la fourniture de toutes les informations pertinentes et dont la décision est soumise à un contrôle juridictionnel.

2. Lorsque plus d'une entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence conformément à l'article 17 ou, dans le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord, une entreprise qui a obtenu cette licence à un autre endroit, présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires concurrents en Irlande ou en Irlande du Nord, ou à destination ou en provenance de ces pays, il est décidé, conformément à la procédure consultative visée à l'article 64, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable.

La dérogation prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas lorsqu'une entreprise ferroviaire exploitant des services ferroviaires en Irlande ou en Irlande du Nord présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires sur le territoire d'un autre État membre ou à destination ou en provenance de celui-ci, à l'exception de l'Irlande pour les entreprises ferroviaires exerçant leur activité en Irlande du Nord et du Royaume-Uni pour les entreprises ferroviaires exerçant leur activité en Irlande.

Dans un délai d'un an à compter de la réception soit de la décision visée au premier alinéa du présent paragraphe, soit de la notification de la demande officielle visée au deuxième alinéa du présent paragraphe, le ou les États membres concernés (l'Irlande ou le Royaume-Uni pour ce qui est de l'Irlande du Nord) mettent en place une législation visant à mettre en œuvre les articles visés au paragraphe 1.

(*) Deux ans après la publication de la présente directive.

(1) JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

3. La dérogation visée au paragraphe 1 peut être renouvelée pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de cette dérogation, un État membre qui en bénéficie peut adresser une demande de renouvellement de la dérogation à la Commission. Une telle demande doit être motivée. La Commission examine cette demande et adopte une décision conformément à la procédure consultative visée à l'article 64, paragraphe 2. Ladite procédure s'applique à toute décision relative à la demande.

Lorsqu'elle adopte sa décision, la Commission tient compte de toute évolution de la situation géopolitique ainsi que du développement du marché des transports ferroviaires dans l'État membre qui a fait la demande de renouvellement de la dérogation ou à destination ou en provenance de celui-ci.

Article 59 bis

Délégation de pouvoir

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 60 bis en ce qui concerne le champ d'application de la surveillance du marché visé à l'article 15, paragraphe 5, certains éléments du document de référence du réseau visé à l'article 27, paragraphe 2, certains principes de tarification visés à l'article 31, paragraphes 3 et 5, l'octroi d'une réduction temporaire de la redevance d'infrastructure pour les trains équipés de l'ETCS visé à l'article 32, paragraphe 3, certains éléments du système d'amélioration des performances visé à l'article 35, paragraphe 2, les critères à utiliser pour fixer les règles imposées aux candidats à l'obtention de capacités d'infrastructure en vertu de l'article 41, paragraphe 3, le calendrier du processus de répartition des capacités visé à l'article 43, paragraphe 1, les comptes réglementaires visés à l'article 56 bis, paragraphe 5, et les pratiques et principes décisionnels communs élaborés par les organismes de contrôle en vertu de l'article 57, paragraphe 7. [Am. 101]

Article 60

Exercice de la délégation

~~1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués tels que visés à l'article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, à l'article 13, paragraphe 5, deuxième alinéa, à l'article 15, paragraphe 5, deuxième alinéa, à l'article 20, troisième alinéa, à l'article 27, paragraphe 2, à l'article 30, paragraphe 3, deuxième alinéa, à l'article 31, paragraphe 5, deuxième alinéa, à l'article 32, paragraphe 1, troisième alinéa, à l'article 32, paragraphe 3, à l'article 35, paragraphe 2, à l'article 43, paragraphe 1 et à l'article 56, paragraphe 8, troisième alinéa, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée.~~

~~2. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.~~

~~3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 61 et 62. [Am. 102]~~

Article 60 bis

Exercice de la délégation

1. *Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.*

2. *Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 15, paragraphe 5, à l'article 27, paragraphe 2, à l'article 31, paragraphes 3 et 5, à l'article 32, paragraphe 3, à l'article 35, paragraphe 2, à l'article 41, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 1, à l'article 56 bis, paragraphe 6, et à l'article 57, paragraphe 7, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de ... (*). La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Mercredi 16 novembre 2011

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 15, paragraphe 5, à l'article 27, paragraphe 2, à l'article 31, paragraphes 3 et 5, à l'article 32, paragraphe 3, à l'article 35, paragraphe 2, à l'article 41, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 1, à l'article 56 bis, paragraphe 6, et à l'article 57, paragraphe 7, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté conformément à l'article 15, paragraphe 5, à l'article 27, paragraphe 2, à l'article 31, paragraphes 3 et 5, à l'article 32, paragraphe 3, à l'article 35, paragraphe 2, à l'article 41, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 1, à l'article 56 bis, paragraphe 6, et à l'article 57, paragraphe 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objection dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil. [Am. 103]

Article 61

Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 60, paragraphe 1, peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne en vue de statuer sur la révocation de la délégation de pouvoir en informe l'autre législateur et la Commission au plus tard un mois avant la prise de la décision finale, en précisant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet de la révocation ainsi que les motifs de cette révocation.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoir visée dans cette décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure précisée dans la décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués qui sont déjà en vigueur. Elle est publiée au Journal officiel de l'Union européenne. [Am. 104]

Article 62

Objections aux actes délégués

1. Le Parlement européen et le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification. À l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé d'un mois.

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont émis d'objections à l'encontre de l'acte délégué, ou si, avant cette date, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur décision de ne pas soulever d'objections, l'acte délégué entre en vigueur à la date prévue dans ses dispositions.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections à l'égard d'un acte délégué adopté, ce dernier n'entre pas en vigueur. L'institution concernée indique les raisons de son opposition à l'acte délégué. [Am. 105]

Article 63

Mesures de mise en œuvre

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute question concernant l'application de la présente directive. Les décisions appropriées sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 64, paragraphe 2.

Mercredi 16 novembre 2011

2. À la demande d'un ~~État membre~~ **organisme de contrôle national et d'autres autorités nationales compétentes**, ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans des cas spécifiques, l'application et le respect des dispositions de la présente directive ~~et, dans~~ **Les organismes de contrôle nationaux gèrent une base de données qui reprend leurs projets de décisions et est accessible à la Commission.** Dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette demande, ~~elle~~ **la Commission** décide, conformément à la procédure visée à l'article 64, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres. [Am. 106]

~~Sans préjudice de l'article 258 du traité, tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois à compter de la date de la décision. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans un délai d'un mois à compter de la date de la saisine. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans des cas spécifiques, l'application et le respect des dispositions de la présente directive et adopte une décision à ce sujet en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 64, paragraphe 3.~~ [Am. 107]

3. ~~Les mesures visant à assurer~~ **La Commission adopte des actes d'exécution en ce qui concerne l'article 10, paragraphe 2, l'article 11, paragraphe 4, l'article 14, paragraphe 2, et l'article 17, paragraphe 5, afin d'assurer** la mise en œuvre de la directive dans des conditions uniformes. ~~sont arrêtées par la Commission sous la forme d'actes~~ **Ces actes d'exécution sont adoptés** en conformité avec la procédure **d'examen** visée à l'article 64, paragraphe 3. [Am. 108]

Article 64

Procédures de comité

1. La Commission est assistée par un comité. **Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.** [Am. 109]

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, ~~les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci~~ **l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.** [Am. 110]

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, ~~l'article 5 et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci~~ **du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.** [Am. 111]

Article 65

Rapport

Pour le 31 décembre 2012 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport concernant la mise en œuvre du chapitre II.

Ce rapport porte aussi sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché ferroviaire. Dans son rapport, la Commission analyse aussi les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission tient compte de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1370/2007 ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). Dans son rapport, la Commission propose, si nécessaire, des mesures complémentaires pour faciliter une telle ouverture du marché et évalue l'impact de ces mesures.

Mercredi 16 novembre 2011

Article 66

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux articles [...] et aux annexes [...] au plus tard le ... (*). Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive. [Am. 112]

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

Article 67

Abrogation

Les directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 2001/14/CE, telle que modifiées par les directives visées à l'annexe XI, partie A, sont abrogées avec effet au [...], sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe XI, partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XII.

Article 68

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Les articles [...] et les annexes [...] s'appliquent à partir du [...].

Article 69

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à [...],

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

(*) 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Mercredi 16 novembre 2011

ANNEXE I

Liste des éléments de l'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils font partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- Terrains;
- Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; écrans pare-neige;
- Ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- Superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- Chaussées des cours à voyageurs et à marchandises, y compris les accès **pour piétons et** par route; [Am. 113]
- Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie;
- Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;
- Bâtiments affectés au service des infrastructures.

ANNEXE II

Fonctions essentielles du gestionnaire d'infrastructure

(visées à l'article 7)

~~Liste des fonctions essentielles visées à l'article 7:~~

~~adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels;~~

~~adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances; [Am. 114]~~

Mercredi 16 novembre 2011

ANNEXE III

Services à fournir aux entreprises ferroviaires

(visés à l'article 13)

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:
 - a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;
 - b) le droit d'utiliser les capacités accordées;
 - c) l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau;
 - d) la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
 - e) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
 - ~~f) les infrastructures d'approvisionnement en combustible, le cas échéant;~~
 - g) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.
2. L'accès est également fourni aux installations de services, **lorsqu'elles existent**, et à l'offre de **aux services offerts** dans ~~les infrastructures suivantes~~ **ces installations, énumérées ci-après**:
 - a) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris ~~pour les billets et les informations~~ **les services d'informations sur les voyages et les emplacements appropriés pour les services de billetterie**;
 - b) les terminaux de marchandises;
 - c) les gares de triage;
 - d) les gares de formation;
 - e) les gares de remisage;
 - f) les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques;
 - g) les infrastructures portuaires liées à des activités ferroviaires;
 - h) les infrastructures d'assistance, notamment le remorquage.

h bis) les infrastructures d'approvisionnement en combustible et la fourniture de combustible dans ces infrastructures, dont les frais sont séparés, sur les factures, des frais d'utilisation des infrastructures de ravitaillement.
3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:
 - a) le courant de traction, dont **le fournisseur est librement choisi par l'entreprise ferroviaire; si le fournisseur du courant de traction est identique à l'exploitant de l'installation**, les frais **liés au courant de traction** seront séparés, sur les factures, des frais d'utilisation du système d'alimentation électrique;

Mercredi 16 novembre 2011

a bis) les conditions et prix de l'utilisation du courant électrique et des lignes de transmission, qui doivent être équitables pour l'ensemble des exploitants;

- b) le préchauffage des voitures;
- e) ~~la fourniture du combustible, dont les frais sont séparés, sur les factures, des frais d'utilisation des infrastructures de ravitaillement en combustible; [Am. 115 et 165]~~
- d) la mise à disposition de contrats sur mesure pour:
- le contrôle du transport de marchandises dangereuses,
- l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

4. Les prestations connexes peuvent comprendre:

- a) l'accès au réseau de télécommunications;
- b) la fourniture d'informations complémentaires;
- c) le contrôle technique du matériel roulant.

ANNEXE IV

Informations destinées à la surveillance du marché ferroviaire

(visées à l'article 15)

1. Évolution des performances du transport ferroviaire et de la compensation des obligations de service public (OSP):

	2007	variation par rapport à l'exercice précédent (%)	2008	variation par rapport à l'exercice précédent (%)
Total fret (en tkm ⁽¹⁾)				
International				
Transit				
National				
Total passagers (en pkm ⁽²⁾)				
International				
Transit				
National				
Part des prestations relevant d'une OSP:				
Compensations versées au titre d'OSP (en euros):				

⁽¹⁾ Tonne-kilomètre.

⁽²⁾ Passager-kilomètre.

Mercredi 16 novembre 2011

2. Part des entreprises ferroviaires dans le total des prestations de transport à la fin de 2008 (liste des entreprises ferroviaires détenant une part de marché en tkm/pkm \geq 1 %):

Entreprises ferroviaires (FRET)	Part (% de tkm)	Part de marché totale des opérateurs non historiques
Entreprises ferroviaires (PASSAGERS)	Part (% de pkm)	Part de marché totale des opérateurs non historiques

3. Organismes de réglementation:

	Année écoulée	Année précédente
Nombre de membres du personnel affectés aux questions de réglementation de l'accès au marché ferroviaire:		
Nombre de plaintes traitées:		
Nombre d'enquêtes d'office traitées:		
Nombre de décisions prises		
— à la suite de plaintes:		
— à la suite d'enquêtes d'office:		

4. Actes législatifs et réglementaires nationaux en rapport avec le transport ferroviaire édictés au cours de l'année écoulée.
5. Progrès notables réalisés dans la restructuration de l'entreprise ferroviaire historique et l'adoption/la mise en œuvre de stratégies nationales dans le domaine des transports au cours de l'année écoulée.
6. Initiatives/mesures de formation importantes prises dans votre pays au cours de l'année écoulée dans le domaine du transport ferroviaire.
7. Situation de l'emploi dans les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure à la fin de l'année écoulée.

Effectif total des entreprises ferroviaires	
— nombre de conducteurs de train	
— nombre d'autres membres du personnel mobile effectuant des activités transfrontalières	
Effectif total des gestionnaires de l'infrastructure	
Autre personnel, y compris dans les sociétés de services liées au transport ferroviaire (par exemple, ateliers d'entretien, gestionnaires de terminal, sociétés de formation, d'intérim de conducteurs, d'approvisionnement en énergie)	

Mercredi 16 novembre 2011

8. Situation des contrats pluriannuels de gestion de l'infrastructure en vigueur au cours de l'année écoulée:

Gestionnaire de l'infrastructure	Taille du réseau concerné par le contrat	Durée du contrat à compter du [date]	Accord sur la définition d'indicateurs de performance (OUI/NON)? Dans l'affirmative, prière de préciser.	Total des compensations versées (en euros/an)	

9. Dépenses d'infrastructure (réseau conventionnel et réseau à grande vitesse):

	Entretien	Renouvellements	Aménagements
Lignes conventionnelles, année écoulée: (en euros)			
(en km de travaux)			
Prévisions pour cette année (en euros)			
(en km de travaux)			
Lignes à grande vitesse, année écoulée (en euros)			
(en km de travaux)			
Prévisions pour cette année (en euros)			
(en km de travaux)			

10. Estimation de l'arriéré d'entretien des infrastructures à la fin de l'année écoulée.

Lignes conventionnelles, année écoulée (en euros)	
(en km de travaux)	
Lignes à grande vitesse, année écoulée (en euros)	
(en km de travaux)	

11. Investissements dans le réseau ferroviaire à grande vitesse:

Lignes	Km de lignes mises en service au cours de l'année écoulée	Km dont la mise service est en cours sur un horizon de planification classique (10/20 ans)

Mercredi 16 novembre 2011

12. Taille du réseau ferroviaire à la fin de l'année écoulée:

Lignes conventionnelles (en km)	
Lignes à grande vitesse (en km)	

13. Redevances d'accès aux voies pour l'année écoulée.

Catégorie de train	Redevance moyenne en euros/train-km, hors coût de la consommation d'électricité
train de marchandises de 1 000 tonnes brutes	
train de passagers interurbain de 500 tonnes brutes	
train de passagers suburbain de 140 tonnes brutes	

14. Existence d'un système d'amélioration des performances au sens de l'article 35 de la présente directive (dans l'affirmative, indiquer ses principales caractéristiques).

15. Nombre de licences actives délivrées par l'autorité nationale compétente

	Licences actives au 31 décembre, année écoulée	Licences retirées	Nouvelles licences délivrées	Licences actives au 31 décembre, une année auparavant
Total				
dont:				
— fret				
— transport de passagers				

16. État d'avancement du déploiement de l'ERTMS.

16 bis. Incidents, accidents et accidents graves au sens de la directive 2004/49/CE survenus au cours de l'année écoulée. [Am. 116]

17. Autres faits notables.

ANNEXE V**Capacité financière**

(visée à l'article 20)

1. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise ferroviaire et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:
- ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
 - fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
 - capital d'exploitation;

Mercredi 16 novembre 2011

- d) ~~coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;~~
 - e) ~~charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.~~
2. ~~Le demandeur ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.~~
3. ~~L'autorité peut exiger notamment la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un commissaire aux comptes ou un expert comptable assermenté. Ces documents doivent comporter des informations relatives aux éléments visés au point 1. [Am. 117]~~

ANNEXE VI

Contenu du document de référence du réseau

(visé à l'article 27)

~~Le~~ **Les chapitres** du document de référence du réseau visé à l'article 27 ~~doit~~ **doivent** contenir les informations suivantes: [Am. 118]

1. ~~Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Les informations figurant dans ce chapitre concourent avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE. [Am. 119]~~
2. ~~Un~~ **Le** chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. ~~Ce chapitre~~ contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe III qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31, **paragraphes 4 et 5**, à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années. [Am. 120]
3. ~~Un~~ **Le** chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. ~~Ce chapitre~~ expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités et arrête les critères spécifiques applicables, et notamment: [Am. 121]
- a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
 - b) les dispositions auxquelles les candidats doivent satisfaire;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition et les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation conformément à l'article 45, paragraphe 4;
 - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacité. Le gestionnaire de l'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux.

Mercredi 16 novembre 2011

- ~~4. Un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 25 et aux certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la directive 2004/49/CE^(*).~~
- ~~5. Un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35. [Am. 122]~~
- ~~6. Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe III et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services, ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès devant figurer dans le document de référence du réseau. [Am. 123]~~
- ~~7. Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 42. [Am. 124]~~

(*) JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

ANNEXE VII**Principes de base et paramètres des contrats entre autorités compétentes et gestionnaires de l'infrastructure**

(visés à l'article 30)

Le contrat précise les dispositions de l'article 30, à savoir:

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, selon la structure indiquée à l'annexe III. Ce point englobe tous les aspects ~~du développement de l'infrastructure, y compris~~ l'entretien et ~~le~~ **du** renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. La construction de nouvelles infrastructures peut faire l'objet d'un point distinct;
2. la structure des versements convenus ainsi que leur imputation aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe III, à l'entretien, ~~à la construction de nouvelles infrastructures y compris aux opérations de renouvellement et de mise à niveau,~~ et à la résorption des arriérés d'entretien existants; **les versements en faveur de nouvelles infrastructures peuvent faire l'objet d'un point distinct;**
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur:
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle, **en particulier l'effet de la qualité de l'infrastructure sur la fiabilité des trains,**
 - b) la capacité du réseau **et la disponibilité de l'infrastructure,**
 - c) la gestion des actifs,
 - d) les volumes d'activité,
 - e) les niveaux de sécurité et
 - f) la protection de l'environnement;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel, les dépenses consacrées à la résorption de cet arriéré et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;

Mercredi 16 novembre 2011

7. un mécanisme garantissant qu'une part importante des réductions de coût profite aux utilisateurs sous la forme de tarifs plus avantageux, **conformément aux obligations visées à l'article 30, paragraphe 1, sans compromettre l'équilibre des comptes du gestionnaire de l'infrastructure, comme le prévoit l'article 8, paragraphe 4;**
8. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État;
9. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, ~~y compris un niveau de service minimal en cas de grève, le cas échéant,~~ et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information **en temps utile** des utilisateurs; [Am. 125]
10. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée, y compris le rôle de l'organisme de contrôle.

ANNEXE VIII

Exigences en matière de coûts et de redevances en rapport avec l'infrastructure ferroviaire

(visées à l'article 31, paragraphes 3 et 5, à l'article 32, paragraphes 1 et 3, et à l'article 35)

1. Les coûts directs du service ferroviaire visés à l'article 31, paragraphe 3, qui sont liés à l'usure de l'infrastructure excluent les éléments suivants:
 - a) les frais généraux afférents au réseau dans son ensemble, ~~notamment les salaires et pensions;~~
 - b) les intérêts dus sur le capital;
 - c) ~~les coûts dépassant un dixième des frais de programmation, de répartition des sillons, de gestion du trafic, de dispatching et de signalisation d'un mouvement de train;~~
 - d) l'amortissement du matériel d'information, de communication et de télécommunication;
 - e) les coûts de gestion de l'immobilier, notamment l'acquisition, la vente, le démantèlement, la décontamination, la remise en culture ou la location de terres ou d'autres immobilisations;
 - f) les ~~services sociaux, écoles, et les crèches, restaurants;~~ [Am. 126]
 - g) les coûts liés aux cas de force majeure, aux accidents, aux interruptions de service.

Lorsque la moyenne des coûts directs à l'échelle du réseau dépasse 35 % des coûts moyens d'entretien, de gestion et de renouvellement du réseau par kilomètre parcouru, le gestionnaire de l'infrastructure en fournit la justification détaillée à l'organisme de contrôle. Les coûts moyens calculés à cet effet excluent les éléments de coût visés aux points e), f) et g).
2. Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit visées à l'article 31, paragraphe 5, répondent aux exigences suivantes.
 - a) La redevance est différenciée en fonction de la composition d'un train de véhicules respectant les valeurs limites pour le bruit fixées par la décision 2006/66/CE de la Commission du 23 décembre 2005 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système Matériel roulant — bruit du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽¹⁾
 - b) La priorité est donnée aux wagons de fret.
 - c) La différenciation en fonction du niveau des émissions sonores des wagons de fret permet de valoriser dans un délai raisonnable les investissements réalisés pour réaménager les wagons afin de les équiper de freins moins bruyants dans les meilleures conditions de rentabilité possibles.

(1) JO L 37 du 8.2.2006, p. 1.

Mercredi 16 novembre 2011

- d) D'autres éléments peuvent être pris en compte pour différencier les redevances, tels que:
 - i) l'heure, et notamment la nuit dans le cas des émissions sonores;
 - ii) la composition du train dans la mesure où elle a une incidence sur le niveau des émissions sonores;
 - iii) la sensibilité de la zone touchée par les émissions locales;
 - iv) d'autres classes d'émissions sonores nettement inférieures à celle visée au point a).

3. Le gestionnaire de l'infrastructure définit des segments de marché homogènes et les majorations correspondantes au sens de l'article 32, paragraphe 1, sur la base d'une étude de marché et après consultation des candidats. À l'exception des transports visés à l'article 32, paragraphe 1 bis, le gestionnaire de l'infrastructure démontre à l'organisme de contrôle la capacité d'un service ferroviaire à payer des majorations au sens de l'article 32, paragraphe 1, étant entendu que chacun des services énumérés sous chaque point ci-dessous relève d'un segment de marché différent. S'il applique des majorations, le gestionnaire de l'infrastructure dresse une liste des segments de marché concernés et la soumet à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle.

- a) ~~services de transport de passagers / services de fret;~~
- b) ~~trains transportant des marchandises dangereuses / autres trains de marchandises;~~
- c) ~~services nationaux / services internationaux;~~
- d) ~~transport combiné / trains directs;~~
- e) ~~services urbains ou régionaux de transport de passagers / services interurbains de transport de passagers;~~
- f) ~~trains complets / trains de wagons isolés;~~
- g) ~~services ferroviaires réguliers / services ferroviaires occasionnels.~~ [Am. 127]

4. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 repose sur les principes fondamentaux suivants.

- a) ~~Pour parvenir à un niveau de qualité de service convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats et après approbation de l'organe de contrôle, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.~~[Am. 128]
- b) ~~Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire sur la base duquel les retards seront calculés.~~ [Am. 129]
- c) tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes:
 - 1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure
 - 1.1. établissement de l'horaire
 - 1.2. formation du train
 - 1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation
 - 1.4. application erronée des règles de priorité
 - 1.5. personnel
 - 1.6. autres causes

Mercredi 16 novembre 2011

2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure
 - 2.1. installations de signalisation
 - 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau
 - 2.3. installations de télécommunication
 - 2.4. équipement d'alimentation électrique:
 - 2.5. voie
 - 2.6. structures
 - 2.7. personnel
 - 2.8. autres causes
3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure
 - 3.1. travaux de construction prévus
 - 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction
 - 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse
 - 3.4. autres causes
4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure
 - 4.1. causes imputables au au gestionnaire de l'infrastructure précédent
 - 4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant
5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire
 - 5.1. durée d'arrêt excessive
 - 5.2. demande de l'entreprise ferroviaire
 - 5.3. opérations de chargement
 - 5.4. irrégularités dans le chargement
 - 5.5. préparation commerciale du train
 - 5.6. personnel
 - 5.7. autres causes
6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire
 - 6.1. établissement/modification du tableau de service
 - 6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire
 - 6.3. problèmes concernant les voitures (transport de passagers)

Mercredi 16 novembre 2011

- 6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises)
- 6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices
- 6.6. personnel
- 6.7. autres causes
- 7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires
 - 7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante
 - 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente
- 8. causes externes imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
 - 8.1. grève
 - 8.2. formalités administratives
 - 8.3. influence extérieure
 - 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles
 - 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant
 - 8.6. autres causes
- 9. causes secondaires imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
 - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux
 - 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train
 - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train
 - 9.4. rotation
 - 9.5. correspondance
 - 9.6. à déterminer après enquête
- d) Dans la mesure du possible, le retard est imputable à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales.
- e) Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.
- f) Le gestionnaire de l'infrastructure communique dans les meilleurs délais aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois.

Mercredi 16 novembre 2011

- ~~g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 50, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.~~[Am. 130]
- ~~h) Une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure public le niveau moyen annuel de qualité de service auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.~~[Am. 131]
5. La réduction temporaire de la redevance d'utilisation de l'infrastructure pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS), visée à l'article 32, paragraphe 3, s'établit comme suit:

pour le fret:

Année	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Réduction	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 15 %	5 % 10 %	5 % 8 %	4 % 6 %	3 % 4 %	2 % 3 %	1 % 3 %

pour le transport de passagers:

Année	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Réduction	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	5 % 8 %	5 % 6 %	5 %	5 % 4 %	5 % 2 %

[Am. 132]

ANNEXE IX

Calendrier du processus de répartition

(visé à l'article 43)

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.
2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le second samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est effectué après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaires du trafic régional de passagers, il intervient à minuit le second samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils informent la Commission si le trafic international risque d'être perturbé.
3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.
4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Les gestionnaires de l'infrastructure s'assurent dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.
5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.

Mercredi 16 novembre 2011

ANNEXE X

Comptes réglementaires à soumettre à l'organisme de contrôle

(visés à l'article 56, paragraphe 8)

Les comptes réglementaires à communiquer à l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, paragraphe 8, contiennent au minimum les éléments suivants.

1. Séparation des comptes

Les comptes réglementaires que doivent soumettre les gestionnaires de l'infrastructure et toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différentes catégories de transport ferroviaire ou reçoivent des fonds publics

- a) comprennent des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de passagers et de gestion de l'infrastructure;
- b) fournissent des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation d'une manière transparente et précise; y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises afin de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;
- c) catégorisent les coûts et profits de manière à pouvoir établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de **l'article 6 et au regard de ce que l'organisme de contrôle juge nécessaire et proportionné, [Am. 133]**
- d) présentent un degré de détail suffisant au regard de ce que l'organe de contrôle juge nécessaire et proportionné;
- e) sont accompagnés d'un document présentant la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités.

Lorsque l'entreprise contrôlée appartient à un groupe, les comptes réglementaires sont établis à la fois pour le groupe dans son ensemble et pour chaque filiale. De plus, les comptes réglementaires doivent fournir des informations complètes sur les paiements interentreprises de manière à garantir une utilisation correcte des fonds publics.

2. Suivi des redevances d'accès aux voies

Les comptes réglementaires que les gestionnaires de l'infrastructure doivent soumettre à l'organisme de contrôle

- a) présentent les différentes catégories de coûts, et fournissent notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;
- b) fournissent des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;
- c) indiquent les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services) à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).

3. Indication des performances financières

Les comptes réglementaires que les gestionnaires de l'infrastructure doivent soumettre à l'organisme de contrôle contiennent

Mercredi 16 novembre 2011

- a) un état des performances financières;
- b) un état succinct des dépenses;
- c) un état des dépenses d'entretien;
- d) un état des dépenses d'exploitation;
- e) un compte de résultat;
- f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.

4. Autres aspects

Dans le cas des gestionnaires de l'infrastructure, les comptes réglementaires sont vérifiés par un auditeur indépendant, dont le rapport est annexé aux comptes réglementaires.

Les comptes réglementaires contiennent des comptes de profits et pertes et des bilans et sont rapprochés de la comptabilité légale de la société, tous les éléments de rapprochement étant accompagnés d'explications.

ANNEXE XI

Partie A

Directives abrogées avec la liste de leurs modifications successives

(visées à l'article 67)

Directive 91/440/CEE du Conseil
(JO L 237 du 24.8.1991, p. 25)

Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 1)

Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 164)

Directive 2006/103/CE du Conseil
(JO L 363 du 20.12.2006, p. 344)

uniquement le point B de l'annexe

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 1^{er}

Directive 95/18/CE du Conseil
(JO L 143 du 27.6.1995, p. 70)

Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 26)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 29

Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 29)

Décision 2002/844/CE de la Commission
(JO L 289 du 26.10.2002, p. 30)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 30

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 2

Mercredi 16 novembre 2011

Partie B

Délais de transposition en droit national

(visés à l'article 67)

Directive	Date limite de transposition
91/440/CEE	1 ^{er} janvier 1993
95/18/CE	27 juin 1997
2001/12/CE	15 mars 2003
2001/13/CE	15 mars 2003
2001/14/CE	15 mars 2003
2004/49/CE	30 avril 2006
2004/51/CE	31 décembre 2005
2006/103/CE	1 ^{er} janvier 2007
2007/58/CE	4 juin 2009

ANNEXE XII

Tableau de correspondance

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
Article 2, paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, premier alinéa	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
		Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 2, paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2		Article 2, paragraphe 1
		Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 2, paragraphe 2
Article 2, paragraphe 3	Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 1 ^{er} , paragraphe 4	Article 2, paragraphe 3
Article 2, paragraphe 4			Article 2, paragraphe 4
Article 3	Article 2, points b) et c)		Article 2, paragraphe 5
		Article 2	Article 3, points 1 à 8
Article 4			Article 3, points 9 et 10
Article 5			Article 3, points 11 à 21
Article 6, paragraphes 1 et 2			Article 4
Article 9, paragraphe 4			Article 5
Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa			Article 6, paragraphes 1 et 2
Article 6, paragraphe 3			Article 6, paragraphe 3
			Article 6, paragraphe 4
			Article 7, paragraphe 1

Mercredi 16 novembre 2011

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 4, paragraphe 2, et article 14, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2
Article 7, paragraphes 1, 3 et 4			Article 8, paragraphes 1, 2 et 3
		Article 6, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 4
Article 9, paragraphes 1 et 2			Article 9, paragraphes 1 et 2
Article 10, paragraphes 3 et 3 bis			Article 10, paragraphes 1 et 2, premier, deuxième et troisième alinéas
Article 10, paragraphe 3 ter			Article 11, paragraphes 1, 2 et 3
			Article 11, paragraphe 4
Article 10, paragraphes 3 quater et 3 sexies			Article 11, paragraphes 5 et 6
Article 10, paragraphe 3 septies			Article 12
		Article 5	Article 13
Article 10 ter			Article 15
	Article 3		Article 16
	Article 4, paragraphes 1 à 4		Article 17, paragraphes 1 à 4
	Article 5		Article 18
	Article 6		Article 19
	Article 7		Article 20
	Article 8		Article 21
	Article 9		Article 22
	Article 4, paragraphe 5		Article 23, paragraphe 1
	Article 10		Article 23, paragraphes 2 et 3
	Article 11		Article 24
	Article 15		Article 25
		Article 1 ^{er} , paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 26
		Article 3	Article 27
Article 10, paragraphe 5			Article 28
		Article 4, paragraphes 1 et 3 à 6	Article 29
		Article 6, paragraphes 2 à 5	Article 30
		Article 7	Article 31
		Article 8	Article 32

Mercredi 16 novembre 2011

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 9	Article 33
		Article 10	Article 34
		Article 11	Article 35
		Article 12	Article 36
		Article 13	Article 38
		Article 14, paragraphes 1 et 3	Article 39
		Article 15	Article 40
		Article 16	Article 41
		Article 17	Article 42
		Article 18	Article 43
		Article 19	Article 44
		Article 20, paragraphes 1, 2 et 3	Article 45, paragraphes 1, 2 et 3
			Article 45, paragraphe 4
		Article 20, paragraphe 4	Article 45, paragraphe 5
		Article 21	Article 46
		Article 22	Article 47
		Article 23	Article 48
		Article 24	Article 49
		Article 25	Article 50
		Article 26	Article 51
		Article 27	Article 52
		Article 28	Article 53
		Article 29	Article 54
		Article 30, paragraphe 1	Article 55
		Article 30, paragraphe 2	Article 56, paragraphe 1
		Article 31	Article 57
Article 12			Article 58
Article 14 bis		Article 33, paragraphes 1, 2 et 3	Article 59
			Article 60
			Article 61
			Article 62
Article 11		Article 34	Article 63
Article 11 bis		Article 35, paragraphes 1, 2 et 3	Article 64

Mercredi 16 novembre 2011

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
Article 10, paragraphe 9		Article 38	Article 65 Article 66 Article 67
	Article 17	Article 39	Article 68
Article 16	Article 18	Article 40	Article 69 Annexe I
Annexe II		Annexe II	Annexe II Annexe III Annexe IV Annexe V
	Annexe	Annexe I	Annexe VI Annexe VII Annexe VIII
		Annexe III	Annexe IX Annexe X