

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1795 DE LA COMMISSION**du 20 novembre 2018****établissant la procédure et les critères pour l'application du test de l'équilibre économique conformément à l'article 11 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2012/34/UE, telle que modifiée par la directive (UE) 2016/2370 ⁽²⁾, a ouvert le marché pour les services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs en vue d'achever l'espace ferroviaire unique européen. Cette ouverture peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres peuvent instaurer dans leur législation la possibilité de refuser l'accès aux infrastructures ferroviaires dès lors que l'équilibre économique de ces contrats de service public est compromis par de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs librement accessibles.
- (2) D'autre part, ces services, selon leurs aspects spécifiques, tels que les caractéristiques qualitatives, les horaires, les destinations desservies et les clients potentiels ciblés, peuvent ne pas être en concurrence directe avec les services publics et, par conséquent, n'avoir qu'une incidence limitée sur l'équilibre économique d'un contrat de service public. Par ailleurs, il peut y avoir des effets de réseau positifs pour les opérateurs de service public, des bénéfices nets pour les voyageurs, ou des bénéfices sociaux plus importants qu'il convient de prendre en considération.
- (3) Il est, dès lors, nécessaire de concilier, d'une part, les intérêts légitimes des opérateurs exécutant un contrat de service public et des autorités compétentes et, d'autre part, les objectifs généraux que sont l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen et ses apports en termes d'augmentation des bénéfices sociaux. Le test de l'équilibre économique devrait déboucher sur un équilibre entre ces intérêts concurrents.
- (4) Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ prévoit, en contrepartie de l'exécution des obligations de service public dans le cadre de la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs, l'octroi d'une compensation financière ou l'attribution de droits exclusifs aux opérateurs, ou les deux. Cependant, l'attribution de droits exclusifs aux opérateurs ferroviaires ne devrait pas mener à la fermeture des marchés intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs.
- (5) Il convient que ces droits exclusifs n'entravent pas le droit d'accès d'autres entreprises ferroviaires, sauf s'il ressort du test de l'équilibre économique qu'en regard à la valeur des droits exclusifs, le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs aurait une incidence négative considérable sur la rentabilité des services exploités en vertu du contrat de service public ou sur le coût net de leur fourniture pour l'autorité compétente, ou sur les deux, selon les dispositions en matière de partage de risques prévues dans le contrat de service public.
- (6) Un test de l'équilibre économique devrait être demandé uniquement pour les services de transport ferroviaire de voyageurs qui ne sont pas fournis en vertu d'un contrat de service public et qui sont entièrement nouveaux ou qui entraînent la modification substantielle d'un service existant. Cette notion englobe également les services commerciaux fournis par l'opérateur qui exécute le contrat de service public.
- (7) C'est à l'organisme de contrôle qu'il devrait incombent de déterminer si une proposition de modification d'un service de transport ferroviaire de voyageurs constitue une modification de fond. Une augmentation des fréquences ou du nombre d'arrêts pourrait être considérée comme une modification substantielle. Une variation des prix ne devrait pas être considérée comme une modification substantielle, à moins qu'elle ne soit pas conforme à un comportement de marché normal et, le cas échéant, au plan d'exploitation soumis à l'organisme de contrôle au moment où le précédent test de l'équilibre économique a été mené.

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

⁽²⁾ Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (JO L 352 du 23.12.2016, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

- (8) Il convient que la décision de l'organisme de contrôle comprenne une évaluation des bénéfices nets pour les clients résultant du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs à court et moyen termes et qu'elle prenne en considération les informations techniques fournies par le gestionnaire de l'infrastructure sur les exigences pertinentes en matière d'infrastructure, sur l'incidence attendue sur les performances du réseau ainsi que sur l'utilisation optimale des capacités par l'ensemble des candidats.
- (9) L'organisme de contrôle devrait être autorisé tant à évaluer l'incidence probable du nouveau service de transport de voyageurs qu'à déterminer si cette incidence serait substantielle et, donc, susceptible de compromettre l'équilibre économique du contrat de service public existant.
- (10) Afin d'éviter l'interruption d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs ayant déjà commencé et de donner une certaine sécurité juridique à ce nouveau service en ce qui concerne sa possibilité d'être exploité, le délai d'introduction d'une demande de test de l'équilibre économique devrait être limité et lié au moment où le candidat notifie son intérêt pour l'exploitation d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs.
- (11) Pour être recevable, une demande de test de l'équilibre économique devrait contenir des éléments démontrant que le nouveau service proposé pourrait compromettre l'équilibre économique du contrat de service public.
- (12) Afin d'assurer la sécurité juridique de l'ensemble des parties concernées et de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de traiter les demandes de capacités conformément à la procédure établie à la section 3 du chapitre IV de la directive 2012/34/UE, il convient que l'organisme de contrôle prenne une décision concernant l'équilibre économique dans un délai prédéterminé et, en tout état de cause, avant le délai d'introduction des demandes de capacités, établi par le gestionnaire de l'infrastructure conformément au point 3 de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE.

- (13) Cependant, si, au moment de la réception de la notification du candidat, un contrat de service public fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence et un test de l'équilibre économique a été demandé, l'organisme de contrôle peut décider de suspendre l'examen de la demande pour le nouveau service ferroviaire de transport de voyageurs pour une période limitée dans l'attente de l'attribution du nouveau contrat de service public. L'examen peut être suspendu pour une période maximale de 12 mois à compter de la réception de la notification du candidat ou jusqu'à la clôture de la procédure de mise en concurrence, la période la plus courte étant retenue.

Ces dispositions spécifiques sont sans préjudice de l'application du règlement à un contrat de service public qui est en cours au moment de la réception de la notification du candidat. Dans ce cas, et lorsque le test de l'équilibre économique du contrat de service public existant montre que l'accès peut être accordé, cet accès devrait être limité dans le temps jusqu'à l'expiration du contrat de service public existant.

- (14) Il convient de considérer que l'équilibre économique d'un contrat de service public est compromis si le nouveau service proposé est susceptible d'avoir une incidence négative considérable sur le niveau de profit pour l'opérateur de service public et/ou si son exécution est susceptible d'entraîner une augmentation substantielle du coût net pour l'autorité compétente.
- (15) Lors de l'appréciation de la nature substantielle d'une incidence, l'organisme de contrôle devrait prendre en considération des critères comme la question de savoir si le nouveau service compromettrait la viabilité et la continuité du service public, soit parce que les performances du contrat de service public ne seraient pas économiquement durables pour l'opérateur de service public, soit parce cela entraînerait une augmentation substantielle du coût net pour l'autorité compétente.
- (16) Au-delà de l'analyse économique, il convient également que l'organisme de contrôle évalue et prenne en considération les bénéfices nets pour les clients à court et moyen termes ainsi que toute incidence sur les performances du réseau et l'utilisation des capacités. L'organisme de contrôle devrait tenir compte des informations techniques fournies par le gestionnaire de l'infrastructure sur les exigences pertinentes en matière d'infrastructure, sur l'incidence attendue sur les performances du réseau ainsi que sur l'utilisation optimale des capacités par l'ensemble des candidats.
- (17) L'analyse économique devrait être axée sur l'incidence du nouveau service proposé sur le contrat de service public dans son ensemble, y compris sur les services particulièrement concernés, pendant toute sa durée, en tenant compte de la valeur de tous les droits exclusifs existants qui auraient été accordés. Aucun seuil quantifié prédéfini concernant le préjudice ne devrait être appliqué de manière stricte ou isolée et de tels seuils ne devraient nullement être établis dans la législation nationale. L'évaluation devrait être fondée sur une méthode objective adoptée par l'organisme de contrôle en fonction des particularités du transport ferroviaire dans l'État membre concerné.
- (18) Lorsque l'organisme de contrôle parvient à la conclusion que le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs compromettrait l'équilibre économique du contrat de service public, il devrait, le cas échéant, préciser dans sa décision les modifications qui pourraient être apportées au nouveau service de transport ferroviaire de

voyageurs pour accorder l'accès. L'organisme de contrôle peut également adresser des recommandations à l'autorité compétente en ce qui concerne d'autres conditions qui permettraient d'accorder l'accès, notamment à la lumière de son analyse des bénéfices nets pour les clients résultant du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs.

- (19) Si la demande d'accès concerne un nouveau service de transport de voyageurs à grande vitesse, tel que défini à l'article 3, paragraphe 36, de la directive 2012/34/UE, et s'il ressort de l'analyse économique objective de l'organisme de contrôle que le nouveau service de transport de voyageurs aurait une incidence négative considérable sur l'équilibre économique d'un contrat de service public, il convient que l'organisme de contrôle détermine les conditions qui permettraient d'accorder l'accès conformément à l'article 11 bis de la directive 2012/34/UE.
- (20) Dans toutes ses activités liées au test de l'équilibre économique, l'organisme de contrôle ne devrait divulguer aucune information confidentielle ou commercialement sensible communiquée par les parties. Il devrait notamment expurger la décision qui sera publiée de ces informations. L'ensemble des décisions des organismes de contrôle, y compris les décisions portant sur la nature confidentielle des informations communiquées, est soumis à un contrôle juridictionnel, conformément à l'article 56, paragraphe 10, de la directive 2012/34/UE.
- (21) Lorsque le test de l'équilibre économique est effectué pour un nouveau service international de transport de voyageurs, sans préjudice du principe d'indépendance des organismes de contrôle dans leurs prises de décisions visé à l'article 55, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, les organismes de contrôle concernés devraient échanger des informations et coopérer pour trouver une solution raisonnable au problème.
- (22) Il convient que les organismes de contrôle procèdent à des échanges de bonnes pratiques en ce qui concerne l'application du test de l'équilibre économique en vue d'adapter progressivement leur méthode et d'élaborer une méthode cohérente entre les États membres, qui pourrait relever de l'article 57, paragraphe 8, de la directive 2012/34/UE.
- (23) Le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 ⁽¹⁾ de la Commission établit des critères et des procédures pour l'application du test de l'objet principal et du test de l'équilibre économique pour les nouveaux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs. Cependant, avec l'ouverture du marché pour les services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs, le test de l'objet principal est devenu obsolète et les mêmes critères et procédures devraient s'appliquer à l'ensemble des nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs, qu'ils soient nationaux ou internationaux. Il y a lieu, par conséquent, d'abroger le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014.
- (24) Étant donné que l'article 10 et l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2019, mais qu'ils ne s'appliquent pas aux services de transport ferroviaire démarrant avant le 12 décembre 2020, il y a lieu de poursuivre l'application du règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 de la Commission après le 1^{er} janvier 2019, mais uniquement pour les nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs qui devraient démarrer avant le 12 décembre 2020. L'application du règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 devrait être subordonnée à la soumission des notifications des candidats dans un délai permettant l'achèvement du processus d'autorisation et de programmation dans un laps de temps raisonnable, de telle sorte que les services puissent réellement être exploités avant le 12 décembre 2020.
- (25) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 62, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement définit les modalités de la procédure et les critères à respecter pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public dans le domaine du transport ferroviaire serait compromis par un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux situations dans lesquelles un État membre a décidé de limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, pour les nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un itinéraire de substitution, conformément à l'article 11, paragraphe 1, de ladite directive.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs (JO L 239 du 12.8.2014, p. 1).

*Article 3***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs», un service de transport ferroviaire de voyageurs conçu pour être exploité comme un service à horaire régulier, qui est entièrement nouveau, ou qui suppose la modification substantielle d'un service de transport ferroviaire de voyageurs existant, notamment par l'augmentation de la fréquence des services ou du nombre d'arrêts, et qui n'est pas fourni en vertu d'un contrat de service public;
- 2) «test de l'équilibre économique», le processus d'évaluation visé à l'article 11, paragraphes 1 à 4, et à l'article 11 bis, de la directive 2012/34/UE et décrit plus en détail à l'article 10, réalisé par un organisme de contrôle à la demande de l'une des entités visées à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, afin de déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public peut être compromis par la proposition de nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs;
- 3) «contrat de service public», un contrat de service public au sens de l'article 2, point i), du règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- 4) «autorité compétente», une autorité compétente au sens de l'article 2, point b), du règlement (CE) n° 1370/2007;
- 5) «incidence financière nette», l'incidence du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs sur le solde net des coûts et des recettes résultant de l'exécution des obligations de service public stipulées dans un contrat de service public, qui inclut un bénéfice raisonnable;
- 6) «droit exclusif», un droit au sens de l'article 2, point f), du règlement (CE) n° 1370/2007.

*Article 4***Notification d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs envisagé**

1. Le candidat informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés de son intention d'exploiter un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs conformément à l'échéance fixée à l'article 38, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE.
2. Les organismes de contrôle élaborent et publient sur leur site internet un formulaire de notification type que les candidats doivent compléter et soumettre et se limitant aux informations suivantes:
 - a) nom du demandeur, adresse, entité juridique, numéro d'enregistrement (le cas échéant);
 - b) coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions;
 - c) données concernant la licence et le certificat de sécurité du candidat ou indication de l'étape de la procédure pour les obtenir;
 - d) trajet détaillé indiquant la localisation des gares de départ et d'arrivée ainsi que tous les arrêts intermédiaires;
 - e) date envisagée pour démarrer l'exploitation du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé;
 - f) horaire indicatif, fréquence et capacité du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé, y compris les heures de départ, les heures d'arrivée, les correspondances proposées ainsi que toute modification de la fréquence ou des arrêts par rapport à l'horaire type, par ligne;
 - g) informations indicatives sur le matériel roulant que le candidat envisage d'utiliser.
3. Les informations relatives à l'exploitation envisagée du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs couvrent au moins les trois premières années et, dans la mesure du possible, les cinq premières années de l'exploitation. L'organisme de contrôle peut, cependant, convenir d'une période plus courte.
4. L'organisme de contrôle publie sur son site internet le formulaire de notification type que le candidat lui a soumis et notifie les informations suivantes sans retard indu et au plus tard dans un délai de 10 jours à compter de la réception d'un formulaire de notification dûment rempli:
 - a) toute autorité compétente qui a attribué un contrat de service public pour un service de transport ferroviaire de voyageurs sur ce trajet ou sur un itinéraire de substitution au sens de la directive 2012/34/UE;
 - b) toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 de la directive 2012/34/UE;
 - c) toute entreprise ferroviaire exploitant des services en vertu d'un contrat de service public sur le trajet du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs ou sur un itinéraire de substitution.

5. Toutes les informations communiquées par le candidat dans le formulaire de notification type et tout autre document justificatif sont transmis aux organismes de contrôle et aux gestionnaires de l'infrastructure par voie électronique. L'organisme de contrôle peut, cependant, dans des cas dûment justifiés, accepter que ces documents soient transmis sur support papier.

6. Si la notification est incomplète, l'organisme de contrôle informe le candidat que les demandes incomplètes ne seront pas prises en considération et donne la possibilité au candidat de compléter sa demande dans un délai raisonnable n'excédant pas dix jours ouvrables.

Article 5

Date limite pour la présentation de la demande de test de l'équilibre économique

1. Toute demande de test de l'équilibre économique est adressée à l'organisme de contrôle par les entités visées à l'article 11, paragraphe 2, premier alinéa, de la directive 2012/34/UE, dans les délais fixés dans ladite disposition.

2. Si, lors de la réception de la notification du candidat visée à l'article 4, un contrat de service public couvrant le même trajet ou un itinéraire de substitution fait l'objet d'une mise en concurrence et que la date limite pour soumettre les offres à l'autorité compétente a expiré, un test de l'équilibre économique peut être demandé, en ce qui concerne le futur contrat de service public, par les organismes visés à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE dans les délais visés au paragraphe 1.

Ceci est sans préjudice de l'application du règlement à un contrat de service public qui est en cours au moment de la réception de la notification du candidat.

3. Si aucune demande de test de l'équilibre économique n'est formulée dans le délai visé au paragraphe 1, l'organisme de contrôle en informe le candidat et le gestionnaire de l'infrastructure sans délai. Le gestionnaire de l'infrastructure traite la demande d'accès conformément à la section 3 du chapitre IV de la directive 2012/34/UE.

Article 6

Contrats de service public avec droits exclusifs

Si une autorité compétente a octroyé des droits exclusifs à l'entreprise ferroviaire qui exécute un contrat de service public conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007, l'existence de ces droits n'interdit pas d'accorder un accès à un candidat aux fins de l'exploitation d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs, à condition que cet accès ne compromette pas l'équilibre économique du contrat de service public.

Lorsqu'il effectue le test conformément à l'article 10, l'organisme de contrôle prend dûment en considération la valeur de ces droits exclusifs.

Article 7

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

1. L'entité requérant le test de l'équilibre économique fournit les informations suivantes:

- a) nom de l'entité requérante, adresse, entité juridique, numéro d'enregistrement (le cas échéant);
- b) coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions;
- c) informations démontrant que le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs risque de compromettre l'équilibre économique du contrat;
- d) si l'entité requérante est une autorité compétente ou l'entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public, une copie du contrat de service public.

2. L'organisme de contrôle peut demander toute information qu'il juge nécessaire, y compris, selon le cas:

- a) à l'autorité compétente:
 - 1) des prévisions pertinentes concernant le trafic, la demande et les recettes, y compris la méthode de prévision;
 - 2) le cas échéant, la méthode et les données utilisées pour calculer l'incidence financière nette conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1370/2007 et à l'annexe dudit règlement;

- b) à l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public:
- 1) une copie du contrat de service public, si elle n'a pas été fournie en vertu du paragraphe 1, point d);
 - 2) le plan d'exploitation de l'entreprise concernée pour l'itinéraire couvert par le contrat de service public ou un itinéraire de substitution;
 - 3) des prévisions pertinentes concernant le trafic, la demande et les recettes, y compris la méthode de prévision;
 - 4) des informations sur les recettes et les marges bénéficiaires réalisées par l'entreprise sur le trajet couvert par le contrat de service public ou sur un itinéraire de substitution;
 - 5) des informations sur les horaires des services, y compris les heures de départ, les arrêts intermédiaires, les heures d'arrivée et les correspondances;
 - 6) des estimations concernant l'élasticité des services (par exemple, élasticité des prix, élasticité concernant les caractéristiques de qualité des services);
 - 7) le coût du capital et les coûts d'exploitation des services fournis en vertu du contrat de service public, ainsi que les variations des coûts et de la demande résultant du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs;
- c) au candidat, des informations concernant ses plans pour exploiter le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs, y compris:
- 1) le plan d'exploitation;
 - 2) les prévisions concernant le trafic de voyageurs et les recettes, y compris la méthode de prévision;
 - 3) les stratégies de tarification;
 - 4) les modalités de billetterie;
 - 5) les spécifications du matériel roulant (par exemple, facteur de charge, nombre de sièges, configuration du wagon);
 - 6) la stratégie de commercialisation;
- d) au gestionnaire de l'infrastructure:
- 1) des informations relatives aux lignes ou tronçons concernés afin de garantir que le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs peut être exploité sur l'infrastructure concernée;
 - 2) des informations sur l'incidence potentielle du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé sur les performances et la résilience;
 - 3) l'évaluation des incidences sur l'utilisation des capacités;
 - 4) les plans de développement de l'infrastructure en ce qui concerne les trajets couverts par le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé, y compris une indication du moment où ces plans seront mis en œuvre;
 - 5) des informations sur les accords-cadres pertinents conclus ou en cours de discussion, notamment avec l'entreprise qui exécute le contrat de service public.

Les obligations en matière d'information du gestionnaire de l'infrastructure, établies au point d), premier alinéa, du présent paragraphe, sont sans préjudice des obligations qui lui incombent au titre de la procédure de répartition visée à la section 3 du chapitre IV de la directive 2012/34/UE.

3. Toutes les informations sont transmises à l'organisme de contrôle par voie électronique. L'organisme de contrôle peut, cependant, dans des cas dûment justifiés, accepter que ces documents soient transmis sur support papier.

Article 8

Confidentialité

1. L'organisme de contrôle ne divulgue pas d'informations commercialement sensibles communiquées par les parties dans le cadre du test de l'équilibre économique.
2. L'entité qui demande le test de l'équilibre économique et le candidat justifient toute proposition de non-divulgence d'informations commercialement sensibles au moment où les informations sont communiquées à l'organisme de contrôle. Ces informations peuvent comprendre, notamment, des informations techniques ou financières relatives au savoir-faire, au plan d'entreprise, aux structures de coûts, aux stratégies de commercialisation et de tarification, aux sources d'approvisionnement et aux parts de marché d'une entreprise. L'organisme de contrôle expurge sa décision de toute information commercialement sensible, avant sa notification et sa publication, conformément à l'article 11, paragraphe 5. Les informations figurant sur le formulaire de notification type, conformément à l'article 4, paragraphe 2, ne sont pas considérées comme des informations commercialement sensibles.

3. Si l'organisme de contrôle estime que les motifs d'une non-divulgaration fournis au titre du paragraphe 2 ne peuvent être acceptés, cette décision est dûment justifiée et communiquée par écrit à la partie qui demande la confidentialité, au plus tard deux semaines avant l'adoption de la décision visée à l'article 11, paragraphe 1.

4. La décision de l'organisme de contrôle relative à la confidentialité fait l'objet d'un contrôle juridictionnel, conformément à l'article 56, paragraphe 10, de la directive 2012/34/UE. L'organisme de contrôle s'abstient de divulguer les informations litigieuses tant que la juridiction nationale ne s'est pas prononcée sur la confidentialité.

Article 9

Procédure relative au test de l'équilibre économique

1. L'organisme de contrôle peut demander à l'entité requérant le test de l'équilibre économique de lui fournir toute information complémentaire qu'il juge nécessaire, conformément à l'article 7, paragraphe 2, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande. L'entité requérante fournit ces informations dans un délai raisonnable fixé par l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle peut demander des informations supplémentaires s'il estime que les informations complémentaires reçues sont insuffisantes.

2. Dans l'éventualité où, six semaines avant la date limite fixée pour la réception des demandes de capacités conformément au point 3 de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE, les informations fournies par l'entité requérante sont encore incomplètes, l'organisme de contrôle réalise le test sur la base des informations disponibles. Toutefois, si l'organisme de contrôle estime que ces informations sont insuffisantes pour réaliser le test, il rejette la demande.

3. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande de test de l'équilibre économique, l'organisme de contrôle demande également aux autres parties visées à l'article 7, paragraphe 2, de lui communiquer les informations nécessaires pour réaliser le test conformément à cette disposition, dans la mesure où ces informations peuvent raisonnablement être communiquées par la partie concernée. Si les informations ainsi fournies sont incomplètes, l'organisme de contrôle peut demander des éclaircissements supplémentaires, en fixant des délais raisonnables.

4. Dans l'éventualité où, six semaines avant la date limitée fixée pour la réception des demandes de capacités conformément au point 3 de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE, les informations fournies par le demandeur d'accès sont encore incomplètes, l'organisme de contrôle réalise le test sur la base des informations disponibles. Toutefois, si l'organisme de contrôle considère que les informations fournies par le candidat sont insuffisantes pour réaliser le test, il adopte une décision par laquelle l'accès est refusé.

5. Lorsque l'entreprise qui exécute le contrat de service public n'est pas l'entité requérante et lorsque, six semaines avant la date limite fixée pour la réception des demandes de capacités conformément au point 3 de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE, les informations fournies par l'entité requérante sont encore incomplètes, l'organisme de contrôle réalise le test sur la base des informations disponibles. Toutefois, si l'organisme de contrôle considère que les informations sont insuffisantes pour réaliser le test, il adopte une décision par laquelle l'accès est accordé.

6. L'organisme de contrôle adopte une décision dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes et, en tout état de cause, avant la date limite fixée pour la réception des demandes de capacités conformément au point 3 de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE. L'organisme de contrôle informe le gestionnaire de l'infrastructure de sa décision sans délai.

7. Lorsqu'une demande de test de l'équilibre économique est soumise conformément à l'article 5, paragraphe 2, en ce qui concerne un contrat de service public qui fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence, l'organisme de contrôle peut suspendre l'examen de la demande pour le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs pour une période maximale de 12 mois à compter de la réception de la notification du candidat ou jusqu'à la clôture de la procédure de mise en concurrence, la période la plus courte étant retenue.

Article 10

Contenu du test de l'équilibre économique et critères d'évaluation

1. L'organisme de contrôle détermine si le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé est de nature à compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public. Il convient de considérer que l'équilibre économique est compromis lorsque le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs a une incidence négative considérable sur au moins l'un des éléments suivants:

- a) la rentabilité des services exploités par l'entreprise ferroviaire en vertu du contrat de service public;
- b) le coût net pour l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public.

2. L'analyse fait référence au contrat de service public en général, pas aux différents services exploités en vertu du contrat, pour l'ensemble de sa durée. Des seuils prédéfinis ou des critères spécifiques peuvent être appliqués, mais pas de manière stricte ou isolée par rapport à d'autres critères.

3. L'organisme de contrôle évalue l'incidence financière nette du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs sur le contrat de service public. L'analyse des coûts et des recettes résultant de l'exploitation des services couverts par le contrat de service public après l'entrée sur le marché du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs inclut les éléments suivants:

- a) la variation des coûts supportés et des recettes obtenues par l'entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public (y compris, le cas échéant, toute économie de coûts, comme celle résultant du non-remplacement de matériel roulant arrivant en fin de vie utile ou de personnel dont le contrat arrive à échéance);
- b) les incidences financières générées au sein du réseau exploité au titre du contrat de service public par le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé (par exemple, l'attraction de voyageurs qui pourraient être intéressés par une correspondance avec un service régional dans le cadre du contrat de service public);
- c) les possibles réactions concurrentielles de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) les incidences sur les investissements pertinents effectués par les entreprises ferroviaires ou les autorités compétentes, par exemple dans le matériel roulant;
- e) la valeur de tout droit exclusif existant.

4. L'organisme de contrôle évalue l'importance de l'incidence en prenant en considération, notamment, les dispositions contractuelles qui lient l'autorité compétente et l'entreprise ferroviaire exploitant les services publics, y compris, le cas échéant, le niveau de compensation déterminé conformément à l'annexe du règlement (CE) n° 1370/2007, ou résultant d'une procédure de mise en concurrence et de tout mécanisme de partage des risques, tels que les risques en matière de recettes et de trafic.

5. L'organisme de contrôle évalue également:

- a) les bénéfices nets pour les clients résultant du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs à court et moyen termes;
- b) les incidences du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs sur les performances et la qualité des services ferroviaires;
- c) les incidences du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs sur la planification de l'horaire des services ferroviaires.

6. Lorsque l'organisme de contrôle examine plusieurs demandes d'accès, il peut adopter une décision différente pour chacune d'entre elles, sur la base d'une analyse de leur incidence respective sur l'équilibre économique du contrat de service public, des effets sur la concurrence, des bénéfices nets pour les clients, des incidences sur le réseau et de leurs effets cumulés sur l'équilibre économique du contrat de service public.

7. L'évaluation effectuée conformément au présent article est sans préjudice de l'obligation qui incombe à l'organisme de contrôle de notifier les questions relatives aux aides d'État aux autorités nationales, conformément à l'article 56, paragraphe 12, deuxième alinéa, de la directive 2012/34/UE.

Article 11

Résultat du test de l'équilibre économique

1. À l'issue du test de l'équilibre économique effectué conformément aux articles 9 et 10, l'organisme de contrôle prend une décision en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, sur la base de laquelle le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est accordé, modifié, accordé sous certaines conditions uniquement ou refusé.

2. Si l'équilibre économique d'un contrat de service public peut être compromis par le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs, l'organisme de contrôle:

- a) indique, le cas échéant, les modifications possibles de ce nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs, telles que la modification des fréquences, des sillons, des arrêts intermédiaires ou de l'horaire, qui seraient propres à garantir le respect des conditions d'octroi du droit d'accès visées à l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE; et/ou
- b) peut adresser des recommandations aux autorités compétentes, le cas échéant, à la lumière des bénéfices nets pour les clients visés à l'article 10, paragraphe 5, point a), du présent règlement, concernant d'autres modifications non liées au nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs, qui garantiraient que les conditions d'octroi du droit d'accès sont satisfaites.

3. Si la demande d'accès concerne l'exploitation d'un nouveau service de transport de voyageurs, tel que défini à l'article 3, paragraphe 36, de la directive 2012/34/UE, à la suite de la procédure et de l'analyse prévues par le présent règlement, l'organisme de contrôle agit conformément à l'article 11 bis de la directive 2012/34/UE.
4. Dans le cas prévu à l'article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa, lorsque le test de l'équilibre économique du contrat de service public existant montre que l'accès peut être accordé, il l'est pour une durée limitée, dans l'attente des résultats du test de l'équilibre économique qui doit être effectué conformément à l'article 5, paragraphe 2, premier alinéa, et à l'article 9, paragraphe 7.
5. L'organisme de contrôle communique une version non confidentielle de sa décision aux entités visées à l'article 11, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE et la publie sur son site internet.

Article 12

Coopération entre les organismes de contrôle compétents pour un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs proposé

1. Dès réception de la notification d'un candidat de son intention de démarrer un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs, l'organisme de contrôle informe les autres organismes de contrôle compétents pour le trajet du nouveau service proposé. Les organismes de contrôle concernés vérifient les informations reçues et signalent toute incohérence.
2. Dès réception d'une demande introduite par les entités visées à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE pour la réalisation d'un test de l'équilibre économique, l'organisme de contrôle en informe les autres organismes de contrôle compétents.
3. Les organismes de contrôle se communiquent les résultats de leurs tests de l'équilibre économique respectifs afin de donner aux autres organismes de contrôle une latitude suffisante pour formuler leurs observations sur les résultats de ces tests avant qu'ils ne soient finalisés. Ils coopèrent pour trouver une solution au problème, conformément à l'article 57 de la directive 2012/34/UE.
4. Lors de tout échange d'informations relatives aux tests, les organismes de contrôle respectent la confidentialité des informations commercialement sensibles communiquées par les parties impliquées dans les tests. Ils ne peuvent utiliser les informations que pour le cas concerné.

Article 13

Redevances

Un État membre ou l'organisme de contrôle peut décider de demander à l'entité qui a introduit une demande de test de l'équilibre économique de s'acquitter d'une redevance.

Article 14

Méthode

1. La méthode utilisée par l'organisme de contrôle pour effectuer le test est claire, transparente et non discriminatoire et elle est publiée sur son site internet.
2. Les organismes de contrôle échangent des expériences et de bonnes pratiques en appliquant leurs méthodes respectives au sein du réseau établi à l'article 57, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

Article 15

Abrogation

Le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 est abrogé avec effet au 12 décembre 2020. Il s'applique aux notifications des candidats reçues après le 1^{er} janvier 2019 uniquement lorsque celles-ci sont soumises suffisamment à l'avance pour permettre aux nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs de démarrer avant le 12 décembre 2020.

*Article 16***Entrée en vigueur et application**

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

Il s'applique à compter du 1^{er} janvier 2019, en temps utile pour le calendrier de travail démarrant le 12 décembre 2020.

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

Fait à Bruxelles, le 20 novembre 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER
