# POSITION (UE) N° 8/2012 DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

## en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)

**Adoptée par le Conseil le 8 mars 2012**

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

(2012/C 108 E/02)

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 [3],

considérant ce qui suit:

(1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires [4], la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires [5] et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire [6] ont été modifiées de façon substantielle. Étant donné que de nouvelles modifications sont nécessaires, ces directives devraient faire l'objet d'une refonte et être regroupées en un seul acte dans un souci de clarté.

(2) Une plus grande intégration du secteur des transports de l'Union est un élément essentiel de l'achèvement du marché intérieur et, les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports de l'Union dans l'optique d'une mobilité plus durable.

(3) Il importe d'améliorer l'efficacité du système ferroviaire afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer.

(4) Les États membres qui ont une part importante de trafic ferroviaire avec des pays tiers dont l'écartement des voies est identique entre eux mais différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union devraient pouvoir appliquer des règles opérationnelles spécifiques garantissant à la fois la coordination entre leurs gestionnaires de l'infrastructure et ceux des pays tiers concernés, ainsi qu'une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires.

(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) Conformément au droit des sociétés des États membres relatif aux organes de surveillance de sociétés anonymes privées, les actionnaires d'entreprises ferroviaires devraient être en mesure de soumettre à leur approbation préalable les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, telles que celles relatives aux acquisitions, aux investissements et à la stratégie. Les compétences des organes de surveillance au titre du droit des sociétés des Etats membres, telles que la nomination des membres du conseil d'administration ne devraient pas être affectées par la présente directive.

(7) Pour assurer le développement futur et une exploitation efficace du système 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 puissent être gérées séparément et aient des comptes distincts. Sous réserve que ces exigences en matière de séparation soient respectées, qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêt et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, les gestionnaires de l'infrastructure devraient avoir la possibilité d'externaliser des tâches administratives spécifiques, comme la perception des redevances, en les confiant à des entités autres que celles qui sont actives sur les marchés de services de transport ferroviaires.

(8) Il convient que le principe de la libre prestation de services soit appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur.

(9) Pour stimuler la concurrence dans le domaine de gestion 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.

---

[1] JO C 132 du 3.5.2011, p. 99.
[2] JO C 104 du 2.4.2011, p. 53.
[3] Position du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 8 mars 2012. Position du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du … (non encore parue au Journal officiel).
[4] JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.
[5] JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.
[6] JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

(10) 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 le paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectué par les entreprises ferroviaires. Ces modalités ne devraient pas introduire de discrimination entre les entreprises ferroviaires.

(11) Les États membres devraient veiller à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire publiques existantes jouissent d'une structure financière saine dans le plein respect des règles de l'Union sur les aides d'État. Ceci est sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement des infrastructures.

(12) Les candidats devraient avoir la possibilité d'exprimer leur opinion sur le contenu du plan d'entreprise en ce qui concerne l'exploitation, la mise à disposition et le développement de l'infrastructure. Cela ne devrait pas nécessairement avoir comme conséquence la communication de l'ensemble du plan d'entreprise mis au point par le gestionnaire de l'infrastructure.

(13) Étant donné que les embranchements particuliers tels que ceux situés dans des installations industrielles particulières ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire telle que définie dans la présente directive, les gestionnaires de ces infrastructures ne devrait pas être soumis aux obligations imposées aux gestionnaires de l'infrastructure en vertu de la présente directive. Un accès non discriminatoire aux embranchements devrait cependant être garanti, quel que soit leur propriétaire, lorsqu'ils sont nécessaires pour avoir accès à des installations de service qui sont essentielles pour la fourniture de services de transport et lorsqu'ils desservent ou peuvent desservir plus d'un client final.

(14) Les États membres devraient être en mesure de décider de couvrir les dépenses d'infrastructure par des moyens autres que le financement direct par l'État, comme un partenariat entre les secteurs public et privé et un financement par le secteur privé.

(15) Les comptes d'un gestionnaire de l'infrastructure devraient être en équilibre sur une période raisonnable qui, une fois définie, pourrait être dépassée dans des circonstances exceptionnelles telles qu'une détérioration majeure et soudaine de la situation économique d'un État membre affectant de manière importante le niveau du trafic sur son infrastructure ou le niveau de financement public disponible.

(16) Un secteur du fret efficace, surtout à l'échelon transfrontalier, nécessite des mesures d'ouverture du marché.

(17) Pour garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires soient appliqués sur une base uniforme et de manière non discriminatoire dans toute l'Union, il convient d'instaurer une licence pour les entreprises ferroviaires.

(18) 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 viables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants.

(19) 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 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.

(20) 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.

(21) 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 chemin de fer 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 donne son accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public.

(22) 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. Conformément à cette évaluation et à la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres devraient être en mesure

[1] JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

d'autoriser, de modifier ou de refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris en ce qui concerne 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.

(23) 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.

(24) L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. 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.

(25) 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.

(26) Les organismes de contrôle devraient échanger des informations et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, 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 fondées sur leur expérience.

(27) Pour assurer une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires ainsi qu'une totale transparence, un accès aux services et leur mise à disposition de manière non discriminatoire, il convient d'opérer une distinction entre l'exploitation des services de transport et la gestion des installations de service. Par conséquent, il est nécessaire que ces deux types d'activité soient gérés indépendamment lorsque l'exploitant de l'installation de service dépend d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante au niveau national sur au moins un des marchés de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs pour lesquels l'installation est utilisée. Cette indépendance ne devrait pas avoir comme conséquence l'établissement d'une entité ou d'une entreprise distincte pour les installations de service.

(28) Des accords transfrontaliers entre États membres et pays tiers devraient favoriser un accès égal au marché pour les entreprises ferroviaires de l'Union et celles des pays tiers sur une base de réciprocité

(29) 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 et de capacité professionnelle.

(30) Pour la protection des clients et des tiers, il est essentiel de garantir que les entreprises ferroviaires soient suffisamment assurées en matière de responsabilité civile. Il convient également de permettre que cette responsabilité civile en cas d'accident soit assurée par des garanties fournies par des banques ou d'autres entreprises, à condition que cette assurance soit offerte selon les critères du marché, ne se traduise pas par une aide d'État et ne contienne pas d'éléments de discrimination à l'encontre des autres entreprises ferroviaires.

(31) L'entreprise ferroviaire devrait par ailleurs être tenue de respecter le droit national et de l'Union relatif à l'exploitation de services ferroviaires, appliqué de manière non discriminatoire, visant à assurer qu'elle est à même d'exercer son activité sur des parcours spécifiques en toute sécurité et dans le plein respect de la santé, des conditions sociales et des droits des travailleurs et des consommateurs.

(32) Les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences des entreprises ferroviaires doivent être transparentes et respecter le principe de non-discrimination.

(33) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau.

(34) 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.

(35) Il conviendrait d'inciter les gestionnaires de l'infrastructure à réduire le niveau des redevances d'accès et les coûts de fourniture de l'infrastructure, par exemple par des primes aux directeurs généraux.

(36) L'obligation qui incombe aux États membres de garantir que les objectifs de performance et les revenus à moyen et long termes du gestionnaire de l'infrastructure soient mis en œuvre par un contrat entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure devrait être sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure ferroviaire.

(37) L'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.

(38) Les méthodes d'imputation des coûts établies par les gestionnaires de l'infrastructure devraient se fonder sur les meilleures connaissances disponibles quant à l'origine des coûts et imputer les coûts aux différents services proposés aux entreprises ferroviaires et, le cas échéant, aux types de matériel roulant.

(39) 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.

(40) Lors de la perception de majorations, différents segments de marché devraient être définis par le gestionnaire de l'infrastructure, lorsque les coûts de la fourniture de services de transport, leurs prix sur le marché ou leurs exigences en matière de qualité de service diffèrent considérablement.

(41) 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. Ces systèmes devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.

(42) 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.

(43) Il convient que les systèmes de répartition des capacités émettent des signaux économiques clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.

(44) Un système de tarification émet des signaux économiques pour les utilisateurs. Il est important que ces signaux transmis aux entreprises ferroviaires soient cohérents et les incitent à prendre des décisions rationnelles.

(45) Le bruit de roulement causé par les sabots de frein faisant appel à la technologie de la fonte utilisés sur les wagons de fret est l'une des causes d'émissions sonores qui pourraient être réduites au moyen de solutions techniques appropriées. Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit devraient en priorité concerner les wagons de fret qui ne respectent pas les exigences de 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]. Lorsque cette différenciation entraîne une perte de recettes pour le gestionnaire de l'infrastructure, elle devrait être sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'Etat.

(46) Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent modifier le système de tarification au moyen d'une différenciation temporaire pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) afin d'accélérer son installation à bord des locomotives. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient être en mesure de garantir que la différenciation n'entraîne pas de perte de recettes.

(47) 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 les gestionnaires de l'infrastructure veillent 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.

(48) 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.

(49) Les États membres devraient avoir la faculté de donner aux acheteurs de services ferroviaires un accès direct au processus de répartition des capacités.

(50) Il importe de prendre en considération les exigences commerciales tant des candidats que du gestionnaire de l'infrastructure.

(51) Il importe de laisser aux gestionnaires de l'infrastructure autant de souplesse que possible pour la répartition des capacités de l'infrastructure, mais il convient que cette souplesse reste compatible avec la satisfaction des besoins raisonnables des candidats.

(52) Il convient 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.

(53) 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.

(54) 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.

[1] JO L 37 du 8.2.2006, p. 1.

(55) Les services exploités en vertu de contrats conclus avec les autorités publiques peuvent rendre nécessaire l'adoption de règles particulières afin de préserver leur attrait pour les utilisateurs.

(56) 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.

(57) 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.

(58) Afin d'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.

(59) 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.

(60) 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.

(61) 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 de l'infrastructure, et en particulier pour le trafic international.

(62) 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.

(63) 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.

(64) Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire 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.

(65) 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.

(66) Il est souhaitable de garantir que les coûts externes sont pris en considération dans les décisions arrêtées en matière de transport et que la tarification de l'infrastructure ferroviaire peut contribuer à l'internalisation des coûts externes de manière cohérente et équilibrée, tous modes de transport confondus.

(67) Il importe de garantir 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.

(68) 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 recouvrement des coûts. 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.

(69) 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.

(70) 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.

(71) Les réductions consenties aux entreprises ferroviaires devraient être liées à des réductions réelles des coûts administratifs, notamment des coûts de transaction. Des ristournes peuvent également être consenties pour promouvoir une utilisation efficiente de l'infrastructure.

(72) 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.

(73) La répartition des capacités a, pour le gestionnaire de l'infrastructure, un coût qu'il convient de recouvrer.

(74) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de contrôle chargé de surveiller l'application des règles de la présente directive et d'agir comme organisme de recours, nonobstant la possibilité d'un contrôle juridictionnel. Cet organisme de contrôle devrait être habilité à assortir ses demandes d'informations et ses décisions de sanctions.

(75) Il conviendrait que le financement de l'organisme de contrôle garantisse son indépendance et qu'il provienne soit du budget de l'État soit de contributions obligatoires perçues auprès du secteur, dans le respect des principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité.

(76) 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.

(77) Afin de prendre en compte l'évolution du marché 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 en ce qui concerne les modifications techniques relatives aux informations à fournir par une entreprise qui demande une licence, à la liste des catégories de retard, au calendrier du processus de répartition et aux informations comptables à soumettre à l'organisme de contrôle. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de 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 utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

(78) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément aux dispositions du 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 ([1]).

(79) 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 de l'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, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(80) 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 de la présente directive, inchangées quant au fond en comparaison des directives précédentes, résulte desdites directives.

(81) 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 les chapitres II et IV de la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté de cette obligation.

(82) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ([2]), 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.

(83) La présente directive ne préjuge pas des délais indiqués à l'annexe IX, partie B, dans lesquels les États membres sont tenus de se conformer aux directives précédentes,

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.

([1]) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

([2]) JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

2. La présente directive s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.

*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 régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Nonobstant le premier alinéa, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4 et 5 sont applicables. L'article 6 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

2. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre III:

a) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes;

b) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;

c) les entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire;

d) les entreprises 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.

3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 8, 13 et 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 fret 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;

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 8, paragraphe 3, les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire, et du champ d'application du chapitre IV les infrastructures ferroviaires locales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire. Les États membres notifient à la Commission leur intention d'exclure ce type d'infrastructures ferroviaires. Selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2, la Commission décide si l'infrastructure ferroviaire en question peut être considérée comme étant dépourvue d'importance stratégique, compte tenu de la longueur des lignes ferroviaires concernées, de leur degré d'utilisation et du volume du trafic qui pourrait être affecté.

5. 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 un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union.

6. Les États membres peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, des périodes et des délais différents de ceux visés à l'article 43, paragraphe 2, à l'annexe VI, point 2 b), et à l'annexe VII, points 3, 4 et 5, afin que des sillons soient établis en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union.

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

8. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre IV l'infrastructure ferroviaire ayant un écartement des voies différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union et reliant les gares frontières d'un Etat membre au territoire d'un pays tiers.

9. La présente directive ne s'applique pas, à l'exception de l'article 6, paragraphes 1 et 4, 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 les tunnels sous marins et aux opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers ces tunnels.

10. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre II, à l'exception de l'article 14, et du chapitre IV de la présente directive tout service ferroviaire effectué en transit dans 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», toute entité ou entreprise chargée 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; les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;

3) «infrastructure ferroviaire», l'ensemble des éléments visés à l'annexe I;

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;

6) «services urbains et suburbains», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;

7) «services régionaux», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière;

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) «installation de service», l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;

10) «exploitant d'installation de service», toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;

11) «accord transfrontalier», tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entres des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;

12) «licence», une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;

13) «autorité responsable des licences», l'entité chargée de délivrer les licences dans un État membre;

14) «accord contractuel», un accord ou, mutatis mutandis, un arrangement dans le cadre de mesures administratives ou réglementaires;

15) «bénéfice raisonnable», un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;

16) «répartition», l'affectation des capacités de ferroviaire par un gestionnaire de l'infrastructure;

17) «candidat», toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou 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;

18) «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;

19) «plan de renforcement des capacités», une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui ont entraîné la déclaration d'un élément de l'infrastructure comme «infrastructure saturée»;

20) «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;

21) «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;

22) «capacité(s) de l'infrastructure», la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période;

23) «réseau», l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;

24) «document de référence du réseau», le 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;

25) «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;

26) «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 responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

*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 requise.

Les entreprises ferroviaires sont 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 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 mentionnent en outre 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:

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;

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.

Le présent paragraphe est sans préjudice du règlement (CE) nº 1370/2007.

*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**

1. 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 de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les fonds publics versés à l'une de ces deux activités ne sont pas transférés à l'autre.

2. Les États membres peuvent en outre prévoir que cette séparation suppose la mise en place de divisions 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.

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 fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

4. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1 et 3 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre.

*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 soient confiées à des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelles que soient les structures organisationnelles, cet objectif est atteint d'une manière probante.

Les fonctions essentielles sont:

a) 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

b) l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances, sans préjudice de l'article 29, paragraphe 1.

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 visées au chapitre IV, sections 2 et 3 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.

*SECTION 3*

***Assainissement financier***

*Article 8*

**Financement 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 y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Ils publient à cette fin, au plus tard … (*), une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est renouvelable.

2. Dans le respect des articles 93, 107 et 108 du traité, les États membres peuvent en outre accorder au gestionnaire de l'infrastructure un financement compatible avec ses fonctions visées à l'article 3, point 2, la dimension de l'infrastructure et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux. Les États membres peuvent décider de financer ces investissements par des moyens autres que le financement direct par l'État.

3. Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'État membre concerné, et compte tenu de la stratégie visée au paragraphe 1, et du financement accordé par l'État membre visé au paragraphe 2, 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 connus et, sur demande, les candidats potentiels aient accès aux informations pertinentes et aient la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'exploitation,

(*) Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive;

de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

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 raisonnable qui ne dépasse pas la durée d'application du contrat visé à l'article 30, paragraphe 2, présentent 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 et le financement par l'État et par le secteur privé, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure, y compris pour les renouvellements et les consolidations d'actifs à long terme.

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, à l'intérieur du cadre de tarification défini aux articles 31 et 32, exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il équilibre ses comptes sans apport financier de l'État.

*Article 9*

**Allégement de dette transparent**

1. Sans préjudice des règles de l'Union sur les aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité, les États membres mettent en place 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 qui réalise l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

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

Au passif de ce service peuvent être transférés, tous les emprunts de l'entreprise ferroviaire 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, jusqu'au moment de l'extinction de ces emprunts. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent uniquement aux dettes ou intérêts dus sur les dettes contractées par les entreprises ferroviaires publiques avant la date d'ouverture du marché pour l'ensemble ou une partie des services de transport ferroviaire dans l'État membre concerné et, en tout cas, au plus tard le 15 mars 2001 ou avant la date d'adhésion à l'Union dans le cas des États membres ayant adhéré à l'Union après cette date.

*SECTION 4*

***Accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires***

*Article 10*

**Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire**

1. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe II, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

2. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire 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. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2.

3. À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle pertinents visés 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.

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du groupe de travail visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

*Article 11*

**Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs**

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. 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 visé 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.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétent 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 à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

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, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du groupe de travail visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

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 du transport de voyageurs par chemin de fer à prélever auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de la compétence de cette autorité et qui sont effectuées entre deux gares de l' État membre en question.

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

2. La redevance est destinée à compenser les obligations de service public 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 obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

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.

5. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du groupe de travail visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

*Article 13*

**Conditions d'accès aux services**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe II, point 1.

2. Les exploitants d'installations de service fournissent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les services visés à l'annexe II, point 2.

3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe II, point 2, a), b), c) et f), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'entraîne pas l'établissement d'une entité ou d'une entreprise distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe II, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 7.

4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation, introduites par les entreprises ferroviaires ne peuvent être refusées 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 ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe II, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. 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, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle visé à l'article 55, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

6. Si une installation de service visée à l'annexe II, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins trois années consécutives 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 en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

7. Si l'exploitant de l'installation de service produit l'un des services visés à l'annexe II, point 3, en tant que prestations complémentaires, il doit les fournir de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe II, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

9. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et les exploitants d'installation de service ainsi que sur la base des activités du groupe de travail visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe II, points 2 à 4. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

*SECTION 5*

***Accords transfrontaliers***

*Article 14*

**Principes généraux des accords transfrontaliers**

1. Les États membres veillent à ce que les dispositions d'un accord transfrontalier ne fassent pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires ou ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

2. Les Etats membres notifient à la Commission tout accord transfrontalier au plus tard … (*) pour les accords conclus avant cette date et avant leur conclusion pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre Etats membres. La Commission statue sur la conformité de ces accords avec le droit de l'Union dans les neuf mois suivant leur notification pour les accords conclus avant … (**) et dans les quatre mois suivant leur notification pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre Etats membres. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

3. Sans préjudice de la répartition des compétences entre l'Union et les Etats membres, conformément au droit de l'Union, les États membres notifient à la Commission leur intention d'engager des négociations sur de nouveaux accords transfrontaliers ou des accords transfrontaliers révisés entre des Etats membres et des pays tiers ainsi que de conclure ces accords.

4. Si, dans les deux mois suivant la réception de la notification de l'intention d'un Etat membre d'engager des négociations visée au paragraphe 2, la Commission conclut que les négociations sont susceptibles de compromettre les objectifs des négociations que l'Union mène avec les pays tiers concernés et/ou de déboucher sur un accord contraire au droit de l'Union, elle en informe l'Etat membre.

Les Etats membres tiennent la Commission régulièrement informée de ces négociations et, le cas échéant, l'invitent à y participer en qualité d'observateur.

5. Les Etats membres sont autorisés à appliquer provisoirement et/ou à conclure de nouveaux accords transfrontaliers ou des accords transfrontaliers révisés avec des pays tiers, à condition qu'ils soient compatibles avec le droit de l'Union et ne portent pas atteinte aux objectifs de la politique de transports de l'Union. La Commission adopte ces décisions d'autorisation. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

(*) Six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.
(**) La date d'entrée en vigueur de la présente directive.

*SECTION 6*

***Missions de surveillance 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 et économiques ainsi que l'évolution du marché des transports ferroviaires de l'Union.

2. Dans ce cadre, la Commission associe étroitement à ses travaux des représentants des États membres et des représentants des secteurs concernés, y compris 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.

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, 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 et le degré d'harmonisation entre États membres.

4. La Commission fait tous les deux ans rapport au Parlement européen et au Conseil sur:

a) l'évolution du marché intérieur dans les services ferroviaires;

b) les conditions-cadres, y compris pour les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer;

c) l'état du réseau ferroviaire de l'Union;

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 à la Commission les informations nécessaires sur l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire.

6. La Commission peut adopter des mesures visant à assurer la cohérence des obligations d'information des États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

CHAPITRE III

**LICENCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES**

*SECTION 1*

***Autorité responsable de la délivrance des licences***

*Article 16*

**Autorité responsable de la délivrance des licences**

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

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue.

*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.

2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences énoncés au 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 des mesures détaillant l'utilisation d'un modèle commun de licence et, si nécessaire pour assurer une concurrence équitable et efficace sur les marchés du transport ferroviaire, des mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

*Article 18*

**Conditions d'obtention d'une licence**

Une entreprise qui demande une licence doit être en mesure de 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 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;

c) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves énoncées dans la législation spécifique applicable au transport;

d) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées 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 santé au 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.

*Article 20*

**Exigences en matière de capacité financière**

1. Les exigences en matière de capacité financière sont satisfaites lorsque l'entreprise 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.

2. L'autorité responsable des licences examine la capacité financière, notamment sur la base des comptes annuels de l'entreprise ferroviaire ou, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Chaque entreprise qui demande une licence fournit au moins les informations indiquées à l'annexe III.

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 ou récurrents d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.

4. L'autorité responsable des licences peut exiger la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un expert comptable ou un commissaire aux comptes. Ces documents comportent les informations indiquées à l'annexe III.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe III. Ainsi, l'annexe III peut être modifiée pour préciser les informations que doivent fournir les entreprises qui demandent une licence ou les compléter à la lumière de l'expérience acquise par les autorités responsables des licences ou de l'évolution du marché du transport ferroviaire.

*Article 21*

**Exigences en matière de capacité professionnelle**

Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsqu'une entreprise qui demande une 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.

*Article 22*

**Exigences en matière de couverture de la responsabilité civile**

Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

*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, le 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, approbation, suspension et révocation**

1. L'autorité responsable des licences peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre, et notamment de celles de l'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 fait l'objet d'une nouvelle demande d'agrément ou est suspendue.

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. Lorsque l'autorité responsable des licences délivre, suspend, retire ou modifie une licence, elle en informe immédiatement l'Agence ferroviaire européenne. L'Agence ferroviaire européenne informe aussitôt les autorités responsables des licences des autres États membres.

*Article 25*

**Procédure de délivrance des licences**

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.

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 III, lui ont été présentées. L'autorité responsable des licences 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 de l'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.

*Article 27*

**Document de référence du réseau**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, 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. Son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet du gestionnaire de l'infrastructure et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de leur coopération conformément aux articles 37 et 40.

2. Le document de référence du réseau expose les caractéristiquese l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe IV.

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 de l'infrastructure.

*Article 28*

**Accords entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'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 à 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, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4.

Sous réserve de cette condition, 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 les documents de référence du réseau contiennent le cadre de tarification et les règles de tarification ou renvoient à un site internet sur lequel le cadre de tarification et les règles de tarification sont publiés.

Le gestionnaire de l'infrastructure détermine et perçoit la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure conformément au cadre de tarification et aux règles de tarification établis.

Sans préjudice de l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 et pour autant que ce droit ait été directement conféré par le droit constitutionnel avant … (*), le parlement national peut avoir le droit d'examiner et, au besoin, de revoir le niveau des tarifs fixés par le gestionnaire de l'infrastructure. Un tel réexamen assure que les redevances sont conformes à la présente directive ainsi qu'au cadre de tarification et aux règles de tarification établis.

2. Sauf en cas d'arrangements particuliers en application de l'article 32, paragraphe 3, 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.

(*) Deux ans avant la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

3. 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 service 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.

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

2. Sans préjudice de leur compétence en matière de planification et de financement de l'infrastructure et du principe budgétaire d'annualité, le cas échéant, les États membres veillent à ce qu'un contrat respectant les principes de base et paramètres énoncés à l'annexe V, soit conclu, pour une durée minimale de trois ans, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que les accords en application à la date du … (*) soient modifiés afin de les aligner sur la présente directive au moment de leur renouvellement ou au plus tard le … (**).

3. Les États membres mettent en vigueur les mesures d'incitation visées au paragraphe 1 par le contrat visé au paragraphe 2, par des mesures réglementaires, ou par une combinaison de mesures d'incitation visant à réduire les coûts dans le contrat et le niveau des redevances par des mesures réglementaires.

4. Si un État membre décide de mettre en œuvre les mesures d'incitation visées au paragraphe 1 par des mesures réglementaires, cette décision se fonde sur une analyse des réductions de coût réalisables. Cette disposition est sans préjudice des compétences de l'organisme de contrôle pour réexaminer les redevances visées à l'article 56.

5. Les modalités du contrat visé au paragraphe 2 et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

6. Les États membres veillent à ce que les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, soient informés par l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat et à ce qu'ils aient la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure dressent et tiennent à jour le registre de leurs actifs et des actifs qu'ils sont chargés de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

8. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent une méthode d'imputation des coûts. Les États membres peuvent soumettre cette méthode à approbation préalable. Cette méthode est mise à jour de temps à autre sur la base des meilleures pratiques internationales.

*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 d'installation 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'installation de service qu'ils fournissent à l'organisme de contrôle toute information nécessaire sur les redevances imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens de l'article 56. À cet égard, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service sont en mesure de prouver 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, aux règles 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 et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Avant le … (***), la Commission adopte des mesures présentant la méthode de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement à la méthode visée au paragraphe 4 pendant une période de cinq ans maximum après le … (***).

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au paragraphe 3 peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(*) La date d'entrée ne vigueur de la présente directive.
(**) Trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.
(***) 36 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

5. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au paragraphe 3 peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Sur la base de l'expérience acquise par les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises ferroviaires, les organismes de contrôle et les autorités compétentes, et compte tenu des systèmes existants en matière de différenciation en fonction du bruit, la Commission peut adopter des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit, y compris en ce qui concerne leur durée d'application, et permettant que les redevances d'infrastructure soient différenciées pour tenir compte, le cas échéant, de la sensibilité de la zone touchée, eu égard notamment à la taille de la population concernée et à la composition des trains ayant une incidence sur le niveau des émissions sonores. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union.

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.

Les États membres veillent à ce que les informations nécessaires soient conservées et à garantir la traçabilité de l'origine des redevances liées aux coûts environnementaux et de leur application. Les États membres communiquent ces informations à la Commission, à la demande de celle-ci.

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. La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'annexe II, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

8. Si les services énumérés à l'annexe II, 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 II, 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 ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique, conformément à l'article 27.

*Article 32*

**Exceptions aux principes de tarification**

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

Le niveau des redevances n'exclut cependant pas 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, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, et en retenant les plus pertinentes. 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 passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de passagers.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

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.

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.

2. Pour le transport de marchandises en provenance et à destination de pays tiers exploités sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des redevances plus élevées pour recouvrer totalement les coûts supportés.

3. 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.

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure peuvent être différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système européen de contrôle des trains (ETCS) conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission ([1]) et aux versions ultérieures.

Après une étude d'impact, la Commission peut adopter des mesures définissant les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, y compris en ce qui concerne la durée de son application. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

5. 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.

6. Si un gestionnaire de l'infrastructure compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1 du présent article, 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.

*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.

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 de l'infrastructure 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 réductions 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 s'accompagne pour les utilisateurs d'avantages comparables.

3. La méthode employée et les calculs effectués sont 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 d'amélioration 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.

([1]) Décision 2008/386/CE de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et l'annexe A de la décision 2006/860/CE concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 136 du 24.5.2008, p. 11).

2. Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe VI s'appliquent à l'ensemble du réseau.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne des modifications à apporter à l'annexe VI, point 2 c). Ainsi, le point 2 c) de l'annexe VI peut être modifié en fonction de l'évolution du marché ferroviaire et à la lumière de l'expérience acquise par les organismes de contrôle visés à l'article 55, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Ces modifications adaptent les catégories de retard aux meilleures pratiques élaborées par le secteur.

*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. Le paiement de ce droit est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 41, paragraphe 1

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**

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et s'associent pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, ils mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive.

2. Aux fins du paragraphe 1, les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'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 du système ferroviaire au sein de l'Union.

*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 de l'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.

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, 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 11, 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 de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière 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 lui 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 du système ferroviaire au sein de l'Union, 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 en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau.

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. Des représentants appropriés de gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers peuvent y être associés.

2. La Commission est informée et est invitée à participer en qualité d'observateur aux principales réunions où sont élaborés des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure. Les organismes de contrôle obtiennent suffisamment d'informations sur l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et suffisamment d'informations des systèmes de répartition informatiques pour pouvoir effectuer leur surveillance réglementaire conformément à l'article 56.

3. Lors des réunions ou des autres activités entreprises dans le cadre de la répartition des capacités de l'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 les sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande *ad hoc* 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 de l'infrastructure participants.

*Article 41*

**Candidats**

1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 44, paragraphe 1.

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 sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau, comme indiqué à l'annexe IV, point 3 b). Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas 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. Avant … (*), la Commission adopte des mesures d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

*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.

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.

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

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 1er 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 1er 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.

8. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du groupe de travail visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3

*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 VII.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe VII. Ainsi, après consultation de tous les gestionnaires de l'infrastructure, l'annexe VII peut être modifiée pour tenir compte de considérations opérationnelles du processus de répartition. Ces modifications se font sur la base de ce qui est nécessaire à la lumière de l'expérience, de manière à garantir l'efficacité du processus de répartition et à tenir compte des préoccupations des gestionnaires de l'infrastructure sur le plan opérationnel

3. 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.

*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.

2. Les demandes relatives à l'horaire de service régulier respectent les délais fixés à l'annexe VII.

3. Un candidat qui est partie à un accord-cadre introduit sa demande conformément aux dispositions de cet accord.

4. Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) no 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif [1].

*Article 45*

**Programmation**

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. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

[1] JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

*Article 46*

**Processus de coordination**

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation visée à l'article 45, à des demandes concurrentes, il 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. Cette consultation est basée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes:

a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;

b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;

c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;

d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 39, paragraphe 2, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés aient accepté qu'elles le soient.

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 6, 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, 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 de l'infrastructure.

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.

6. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés 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 capacités 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. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures qui pourraient être prises à court et moyen terme pour y remédier.

2. L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités 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.

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

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 du candidat.

*Article 53*

**Capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien**

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 dès que possible les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.

*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 prend 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.

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.

*SECTION 4*

***Organisme de contrôle***

*Article 55*

**Organisme de contrôle**

1. Chaque État membre institue un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire. Sans préjudice du paragraphe 2, cet organisme est une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée. 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.

2. Les États membres peuvent instituer des organismes de contrôle compétents pour plusieurs secteurs réglementés, à condition que ces autorités de contrôle intégrées répondent aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1. L'organisme de contrôle du secteur ferroviaire peut également être rattaché, sur le plan organisationnel, à l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 101 et 102 du traité [1], à l'autorité de sécurité instituée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires [2] ou à l'autorité responsable des licences visée au chapitre III, à condition que cette instance commune réponde aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1.

3. Les États membres s'assurent que l'organisme de contrôle dispose d'un personnel et d'un mode de gestion garantissant son indépendance. Ils veillent notamment à ce que les personnes chargées de la prise de décisions au sein de l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, telles que les membres de son conseil d'administration, le cas échéant, agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'aient donc pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées, et ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exécution des tâches de régulation.

Les personnes chargées de la prise de décisions au sein de l'organisme de contrôle conformément à l'article 56 ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle.

[1] JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.
Note: le titre du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil a été aménagé pour tenir compte de la renumérotation des articles du traité établissant la Communauté européenne, conformément à l'article 5 du traité de Lisbonne; il comportait à l'origine la mention des articles 81 et 82 du traité.

[2] JO L 164 du 30.4.2004, p. 29.

*Article 56*

**Fonctions de l'organisme de contrôle**

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 dans ses versions provisoire et définitive;

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;

f) les dispositions en matière d'accès conformément aux articles 10, 11, 12 et 13;

g) l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 13.

2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à surveiller la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler les points a) à g) du paragraphe 1 de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. 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 à l'égard des candidats.

3. Les États membres peuvent décider que l'organisme de contrôle est chargé d'adopter des avis non contraignants concernant les versions provisoires du plan d'entreprise visé à l'article 8, paragraphe 3, l'accord contractuel, et le plan de renforcement des capacités, afin d'indiquer notamment si ces instruments sont cohérents avec la situation de concurrence sur les marchés des services ferroviaires.

4. L'organisme de contrôle dispose des capacités organisationnelles nécessaires pour mener à bien ses missions.

5. 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.

6. 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.

7. 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. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de régulation, le cas échéant, prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard aux points a) à g) du paragraphe 1.

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 en mesure d'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.

8. 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 l'effet immédiat de ladite décision peut causer à la partie qui a formé le recours un préjudice irréparable ou manifestement excessif. Cette disposition est sans préjudice des compétences conférées, le cas échéant, par le droit constitutionnel à la juridiction saisie du recours.

9. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient publiées.

10. L'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6. À cet égard, l'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il

est habilité à demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à 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, et à l'article 13 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII et à présenter un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

11. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe VIII. Ainsi, l'annexe VIII peut être modifiée en vue de l'adapter à l'évolution des pratiques comptables et de surveillance et/ou de la compléter par des éléments supplémentaires nécessaires à la vérification de la séparation des comptes.

*Article 57*

**Coopération entre organismes de contrôle**

1. Les organismes de contrôle 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 participent et collaborent au sein d'un groupe de travail qui se réunit régulièrement. Afin d'assurer une coopération active entre les organismes de contrôle appropriés, la Commission les assiste dans cette tâche.

2. Les organismes de contrôle coopèrent 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 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.

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 visée 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.

7. Les organismes de contrôle élaborent des principes et pratiques communs pour les décisions que la présente directive les habilite à prendre. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et des activités du groupe de travail visé au paragraphe 1, et lorsque cela est nécessaire pour assurer une coopération efficace des organismes de contrôle, la Commission peut adopter des mesures établissant de tels principes et pratiques communs. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

8. Les organismes de contrôle réexaminent en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 37 et à l'article 40, paragraphe 1, qui exécutent les dispositions de la présente directive ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.

CHAPITRE V

**DISPOSITIONS FINALES**

*Article 58*

**Règles de passation des marchés publics**

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 insulaire 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

[1] JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

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, paragraphes 4 et 6, à l'article 47, à l'article 49, paragraphe 3, aux articles 50 à 53, 55 et 56, à condition que les décisions en matière de répartition des capacités de l «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 62, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable.

Les dérogations prévues au paragraphe 1 ne s'appliquent 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.

3. Une 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 est motivée. La Commission examine cette demande et adopte une décision selon la procédure consultative visée à l'article 62, 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 60*

**Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées au le présent article.

2. le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 20, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2 et à l'article 56, paragraphe 11 est conférée à la Commission pour une période de cinq ans à compter du … (*). 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 prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 20, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2 et à l'article 56, paragraphe 11 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 y est précisée. 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 en vertu de l'article 20, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2 et à l'article 56, paragraphe 11 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections 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 aient tous les 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.

*Article 61*

**Mesures d'application**

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures spécifiques adoptées par les autorités nationales concernant l'application de la présente directive au sujet des conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires, des licences des entreprises ferroviaires, des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure et de la répartition des capacités, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de ces mesures. Dans un délai de quatre mois à compter de la réception de cette demande, la Commission décide, selon la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue.

(*) La date l'entrée en vigueur de la présente directive

*Article 62*

**Comité**

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

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement n° 182/2011 s'applique.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution.

*Article 63*

**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 législatives complémentaires pour faciliter une telle ouverture du marché et évalue l'impact de ces mesures.

*Article 64*

**Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, y compris en ce qui concerne le respect desdits articles et annexes par les entreprises, les opérateurs, les candidats, les autorités et les autres entités concernées, au plus tard le … (*). Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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.

L'article 55, paragraphe 1, s'applique à compter de … (**).

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

*Article 65*

**Abrogation**

Les directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 2001/14/CE, telle que modifiées par les directives visées à l'annexe IX, 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 IX, 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 X.

*Article 66*

**Entrée en vigueur**

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

*Article 67*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à …, le

| *Par le Parlement européen* | *Par le Conseil* |
|---|---|
| *Le président* | *Le président* |
| … | … |

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

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

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

*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, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; 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 etc; 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 par route;

— 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, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

*ANNEXE II*

**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 de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau;

   d) le contrôle de la circulation des trains, y compris 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) 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, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service, lorsqu'elles existent, et aux services offerts dans ces installations:

   a) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements prévus pour les services de billetterie;

   b) les terminaux de marchandises;

   c) les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre;

   d) les voies de garage;

   e) les installations d'entretien, à l'exception des services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien exclusivement réservées à des types spécifiques de matériel roulant, et les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage;

   f) les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires;

   g) les infrastructures d'assistance;

   h) les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:

   a) le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique;

   b) le préchauffage des voitures;

   c) des 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;

   d) les services de billetterie dans les gares de voyageurs;

   e) les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien exclusivement réservées à des types spécifiques de matériel roulant.

*ANNEXE III*

**CAPACITÉ FINANCIÈRE**

(visée à l'article 20)

Les informations que doivent communiquer les entreprises qui demandent une licence conformément à l'article 20 portent sur les éléments suivants:

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.

*ANNEXE IV*

**CONTENU DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU**

(visé à l'article 27)

Le document de référence du réseau visé à l'article 27 contient les informations suivantes:

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. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE, ou y fassent référence.

2. Un 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 II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31, à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.

3. Un 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. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:

   a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;

   b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;

   c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;

   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.

4. Un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 25 de la présente directive et aux certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la directive 2004/49/CE ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

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.

6. Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe II 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 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

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.

*ANNEXE V*

**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 et comporte au moins les éléments suivants:

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 II. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service;

2. la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II, à l'entretien et à la résorption des arriérés d'entretien existants;

3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur des éléments tels que:

   a) les performances des trains, par exemple en termes de rapidité et de fiabilité, et la satisfaction de la clientèle,

   b) la capacité du réseau,

   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 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, à l'exception de celles qui sont mises en œuvre par des mesures réglementaires, conformément à l'article 30, paragraphe 3;

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;

7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État;

8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information des utilisateurs;

9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

*ANNEXE VI*

**EXIGENCES EN MATIÈRE DE COÛTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

(visées à l'article 32, paragraphe 1, et à l'article 35)

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 32, paragraphe 1, sont au minimum les suivantes:

   a) services de transport de voyageurs / 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 voyageurs / services interurbains de transport de voyageurs;

   f) trains complets / trains de wagons isolés;

   g) services ferroviaires réguliers / services ferroviaires occasionnels.

2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 repose sur les principes de base ci-après.

   a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, 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;

   b) Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service effectuer cette communication dans un délai plus court.

   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

      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 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 voyageurs)

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.

g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 56, 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. Ce système est impartial à l'égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

h) Une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.

*ANNEXE VII*

**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 voyageurs, 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 pertinents. 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.

*ANNEXE VIII*

**INFORMATIONS COMPTABLES À SOUMETTRE À L'ORGANISME DE CONTRÔLE SUR DEMANDE**

(visées à l'article 56, paragraphe 10)

1. Séparation des comptes

   a) des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de voyageurs et de gestion de l'infrastructure;

   b) des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation, présentées d'une manière transparente et précise, y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises permettant de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;

   c) des catégories de coûts et profits permettant d'établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de l'organisme de contrôle;

   d) la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités;

   e) lorsque l'entreprise réglementée appartient à un groupe, des informations complètes sur les paiements interentreprises.

2. Suivi des redevances d'accès aux voies

   a) les différentes catégories de coûts, et 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) 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) les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services), établis à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à pouvoir déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).

3. Indication des performances financières

   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.

*ANNEXE IX*

Partie A

**DIRECTIVES ABROGÉES AVEC LA LISTE DE LEURS MODIFICATIONS SUCCESSIVES**

(visées à l'article 65)

| | |
|---|---|
| Directive 91/440/CEE du Conseil<br>(JO L 237 du 24.8.1991, p. 25) | |
| Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil<br>(JO L 75 du 15.3.2001, p. 1) | |
| Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil<br>(JO L 164 du 30.4.2004, p. 164) | |
| Directive 2006/103/CE du Conseil<br>(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<br>(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44) | uniquement l'article 1er |
| Directive 95/18/CE du Conseil<br>(JO L 143 du 27.6.1995, p. 70) | |
| Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil<br>(JO L 75 du 15.3.2001, p. 26) | |
| Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil<br>(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44) | uniquement l'article 29 |
| Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil<br>(JO L 75 du 15.3.2001, p. 29) | |
| Décision 2002/844/CE de la Commission<br>(JO L 289 du 26.10.2002, p. 30) | |
| Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil<br>(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44) | uniquement l'article 30 |
| Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil<br>(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44) | uniquement l'article 2 |

Partie B

**DÉLAIS DE TRANSPOSITION EN DROIT NATIONAL**

(visés à l'article 65)

| Directive | Délai de transposition |
|---|---|
| 91/440/CEE | 1er 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 | 1er janvier 2007 |
| 2007/58/CE | 4 juin 2009 |

*ANNEXE X*

**TABLEAU DE CORRESPONDANCE**

| Directive 91/440/CEE | Directive 95/18/CE | Directive 2001/14/CE | Présente directive |
|---|---|---|---|
| Article 2, paragraphe 1 | Article 1er, paragraphe 1 | Article 1er, paragraphe 1, premier alinéa | Article 1er, paragraphe 1 |
| | | Article 1er, paragraphe 2 | Article 1er, paragraphe 2 |
| Article 2, paragraphe 2 | | | Article 2, paragraphe 1 |
| | Article 1er, paragraphe 2 | | Article 2, paragraphe 2 |
| | | Article 1er, paragraphe 3 | Article 2, paragraphe 3 |
| | | | Article 2, paragraphes 4 à 9 |
| Article 2, paragraphe 4 | | | Article 2, paragraphe 10 |
| Article 3 | | | Article 3, points 1 à 8 |
| | | | Article 3, points 9 à 11 |
| | Article 2, points b) et c) | | Article 3, points 12 et 13 |
| | | | Article 3, points 14 et 15 |
| | | Article 2 | Article 3, points 16 à 26 |
| Article 4 | | | Article 4 |
| Article 5 | | | Article 5 |
| Article 6, paragraphes 1 et 2 | | | Article 6, paragraphes 1 et 2 |
| Article 9, paragraphe 4 | | | Article 6, paragraphe 3 |
| Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa | | | Article 6, paragraphe 4 |
| Article 6, paragraphe 3 et annexe II | | | Article 7, paragraphe 1 |
| | | 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 |
| 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, paragraphes 1 à 4 |
| | | | Article 12, paragraphe 5 |
| | | Article 5 | Article 13 |
| | | | Article 14 |

| Directive 91/440/CEE | Directive 95/18/CE | Directive 2001/14/CE | Présente directive |
|---|---|---|---|
| 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, paragraphe 1 | | Article 20, paragraphe 1 |
| | Annexe, partie I, point 1 | | Article 20, paragraphe 2 |
| | | | Article 20, paragraphe 3 |
| | 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 1er, paragraphe 1, deuxième alinéa | Article 26 |
| | | Article 3 | Article 27 |
| Article 10, paragraphe 5 | | | Article 28 |
| | | Article 4, paragraphes 1, 3, 4, 5 et 6 | Article 29 |
| | | Article 6, paragraphes 2 à 5 | Article 30 |
| | | Article 7 | Article 31 |
| | | Article 8 | Article 32 |
| | | Article 9 | Article 33 |
| | | Article 10 | Article 34 |
| | | Article 11 | Article 35 |
| | | Article 12 | Article 36 |
| | | | Article 37 |
| | | 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 |

| Directive 91/440/CEE | Directive 95/18/CE | Directive 2001/14/CE | Présente directive |
|---|---|---|---|
| | | 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 34, paragraphe 2 | Article 61 |
| Article 11 bis | | Article 35, paragraphes 1, 2 et 3 | Article 62 |
| Article 10, paragraphe 9 | | | Article 63 |
| | | Article 38 | Article 64 |
| | | | Article 65 |
| | Article 17 | Article 39 | Article 66 |
| Article 16 | Article 18 | Article 40 | Article 67 |
| | | | Annexe I |
| | | Annexe II | Annexe II |
| | Annexe | | Annexe III |
| | | Annexe I | Annexe IV |
| | | | Annexe V |
| | | | Annexe VI |
| | | Annexe III | Annexe VII |
| | | | Annexe VIII |

# EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

## I. INTRODUCTION

Le 21 septembre 2010, la Commission a transmis au Conseil sa proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) ([1]).

Le 16 novembre 2011, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture ([2]).

Le 12 décembre 2011, le Conseil est parvenu à un accord politique sur le projet de directive. Après mise au point du texte par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture le 8 mars 2012, conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social européen et du Comité des régions.

## II. ANALYSE DE LA POSITION EN PREMIÈRE LECTURE

### 1. Données générales

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) se veut une refonte du premier paquet ferroviaire, l'objectif étant de simplifier, clarifier et moderniser le cadre réglementaire dans le secteur ferroviaire européen, tout en progressant dans la réalisation de la stratégie Europe 2020. L'objectif qui sous-tend l'initiative de refonte est de simplifier le cadre juridique en consolidant et en clarifiant la législation relative à l'accès au marché ferroviaire. Par ailleurs, l'intention est de moderniser la législation en éliminant les dispositions obsolètes et en introduisant de nouvelles dispositions qui correspondent mieux au fonctionnement actuel du marché ferroviaire.

La proposition de refonte présentée par la Commission couvre principalement:

— le financement et la tarification des infrastructures ferroviaires;

— les conditions d'accès au marché ferroviaire et de concurrence sur ce marché; et

— la surveillance réglementaire du marché ferroviaire.

Bien que le Conseil soit d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, l'approche qu'il a retenue nécessite des modifications importantes de la proposition initiale. Un certain nombre des dispositions de la proposition ne sont pas acceptables, parce que leur impact est considéré comme étant beaucoup trop étendu, en particulier en ce qui concerne les conditions d'accès aux installations de service pour les entreprises ferroviaires, les principes relatifs à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service ainsi que les fonctions de l'organisme de contrôle. D'autres dispositions ont été reformulées en vue de simplifier et de clarifier les trois directives existantes.

En conséquence, la position en première lecture du Conseil modifie, dans une certaine mesure, la proposition initiale de la Commission en la reformulant et en supprimant plusieurs dispositions. Le Conseil ne peut, dès lors, accepter les amendements introduits par le Parlement européen dans l'avis rendu en première lecture qui se rapportent à ces dispositions supprimées.

([1]) Doc. 13789/10
([2]) TA/2011/503/P7

2. **Questions clés**

i) Conditions d'accès, pour les entreprises ferroviaires, aux installations de service et aux services fournis dans ces installations (article 13 et annexe III).

Afin de fournir un bon accès au marché pour les nouvelles entreprises ferroviaires et, par là, de renforcer la concurrence dans le secteur ferroviaire, la Commission propose d'introduire des exigences d'indépendance (juridique, organisationnelle et décisionnelle) pour la gestion des installations de service et la fourniture de transport ferroviaire afin d'éliminer les conflits d'intérêts entre, d'une part, les fournisseurs de services ferroviaires ou les propriétaires des installations de service et, d'autre part, les entreprises ferroviaires historiques.

Le Conseil considère que la proposition de la Commission doit être modifiée sur ce point, afin de remplacer la référence faite à l'«indépendance juridique» par l'exigence d'indépendance «sur les plans organisationnel et décisionnel». Plus précisément, le Conseil introduit une distinction entre, d'une part, les installations de service essentielles pour lesquelles il y a lieu de garantir un niveau de concurrence plus élevé et, d'autre part, les autres installations de service. Pour ces dernières, le Conseil prévoit uniquement la séparation des comptes; pour les installations de service essentielles auxquelles l'accès doit être amélioré, le Conseil introduit l'exigence d'indépendance sur les plans organisationnel et décisionnel.

Le Conseil ajoute en outre qu'une telle indépendance n'impose pas la création d'une entité ou d'une entreprise distincte pour l'installation de services et qu'elle peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise.

Par ailleurs, dans son texte initial, la Commission propose l'introduction de dispositions de type «use it or lease it» (obligation d'appel d'offre pour désigner un nouvel exploitant de l'installation) pour la gestion des installations de service ferroviaire. Lorsqu'une installation de service n'est pas utilisée pendant une certaine période, son propriétaire doit la mettre à la disposition d'une autre partie intéressée (via une location ou un leasing). La mesure proposée vise à augmenter la disponibilité des installations sur le marché en prévenant les problèmes de saturation artificielle.

Le Conseil est d'accord avec l'approche proposée mais il suggère de fixer une durée de trois ans, au lieu des deux ans prévus dans la proposition initiale de la Commission. En outre, le Conseil estime que l'entreprise ferroviaire devra manifester auprès de l'exploitant son intérêt pour l'utilisation de l'installation, qui doit se fonder sur des besoins avérés. Enfin, le Conseil ajoute que l'exploitant a le droit d'empêcher le leasing et la location de cette installation en démontrant qu'un processus de reconversion est en cours.

Le Parlement européen suggère d'imposer un champ d'application plus large pour les exigences en matière de séparation visées à l'article 13, paragraphe 2; le Conseil pour sa part n'accepte pas que ces exigences en matière de séparation soient applicables à des installations de service supplémentaires.

Dans ce contexte, l'amendement 62 du Parlement européen n'a pas été accepté par le Conseil.

ii) Principes de tarification et exceptions à ces principes (articles 31, 32 et annexe VIII)

Coûts directs

Dans sa proposition initiale, la Commission prévoit que les redevances pour l'ensemble des prestations minimales pour les services, établies à l'annexe III, point 1, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire conformément à l'annexe VIII, point 1. Ce dernier point comprend une liste d'éléments à exclure du calcul des coûts directs des redevances pour l'ensemble des prestations minimales. La Commission propose d'ouvrir la possibilité de la modifier au moyen d'actes délégués.

Le Conseil est favorable au principe selon lequel les redevances pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, mais il estime que l'annexe VIII, point 1,

doit être supprimée et que la méthode de calcul des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire doit être adoptée sous la forme d'actes d'exécution afin de garantir la mise en œuvre harmonisée de cet article. Enfin, le Conseil introduit aussi la possibilité pour le gestionnaire de l'infrastructure de décider de s'adapter progressivement à la méthode de calcul des coûts directs, pendant une période de cinq ans après la date limite indiquée pour la transposition de la directive. Cette disposition vise à laisser aux États membres le temps nécessaire pour augmenter progressivement leur financement destiné à l'infrastructure afin de se conformer à cette méthode de calcul commune.

Redevances pour le bruit

La Commission propose que, dans le cadre de l'imputation au coût des effets du bruit, autorisée par la législation de l'Union applicable au fret routier, les redevances d'utilisation de l'infrastructure soient modifiées pour tenir compte du coût des effets du bruit causé par l'exploitation des trains. La différenciation qui est proposée des redevances d'accès aux voies en fonction des émissions sonores se veut une incitation claire à moderniser le matériel roulant.

Le Conseil estime que l'approche de la Commission concernant l'imputation du coût des effets du bruit doit rester pour les États membres un système facultatif, afin d'éviter les incidences financières défavorables qui pourraient en résulter pour les gestionnaires de l'infrastructure. Est introduite en outre la possibilité pour la Commission d'adopter des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'imputation du coût des effets du bruit, en permettant que les redevances d'infrastructure soient différenciées pour tenir compte, le cas échéant, de la sensibilité de la zone touchée, eu égard notamment à la taille de la population concernée et à la composition des trains ayant une incidence sur le niveau des émissions sonores.

Système européen de contrôle des trains

La proposition présentée par la Commission prévoit que les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) bénéficient d'une réduction temporaire de la redevance d'utilisation de l'infrastructure. Le Conseil est favorable à un système facultatif et opposé à toute mesure obligatoire à cet égard.

De manière générale, le Parlement européen se rallie aux propositions de la Commission concernant les règles de base en matière de tarification de l'infrastructure. Il suggère même de renforcer la proposition de la Commission en ce qui concerne les conditions relatives à la perception d'une redevance pour le bruit et, en particulier, de rendre cette redevance obligatoire, indépendamment des mesures qui ont trait au secteur routier. Le Parlement insiste également pour rendre obligatoire la réduction de la redevance pour les trains équipés de l'ECTS. Le Parlement propose encore de restreindre la possibilité de percevoir des redevances pour d'autres coûts environnementaux aux seuls cas où la législation de l'Union prévoit de telles redevances pour le fret routier, et insiste pour que les recettes qui pourraient en résulter soient consacrées à optimiser le système des transports.

Dans ces conditions, le Conseil n'a pas pu tenir compte des amendements 78, 79, 80 et 132.

iii) Financement du gestionnaire de l'infrastructure et coût de l'infrastructure et comptabilité (articles 8, 30 et annexe VII)

Dans sa proposition initiale, la Commission stipule que le gestionnaire de l'infrastructure est encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès. Il est proposé que la mise en œuvre de ces mesures d'incitation ne puisse s'effectuer que dans le cadre d'un contrat entre les autorités compétentes nationales et les gestionnaires d'infrastructure concernant les coûts d'infrastructure et les redevances d'accès. La proposition de la Commission prévoit en outre que les contrats entre les autorités compétentes nationales et les gestionnaires d'infrastructure sont conclus pour une période qui ne peut être inférieure à cinq ans. L'objectif général de la Commission sur ce point est de favoriser l'établissement de stratégies à long terme en faveur du développement des chemins de fer.

Le Conseil approuve en principe l'approche de la Commission sur cette question, mais il préfère conserver la possibilité, en alternative auxdits contrats, d'appliquer des mesures réglementaires pour la mise en œuvre des mesures d'incitation susmentionnées, et réduire la durée minimum des contrats à trois ans. En outre, le Conseil propose de préciser qu'il incombe aux États membres de déterminer le niveau du financement public à prévoir pour le financement des infrastructures.

Le Conseil est d'accord avec l'objectif de la Commission consistant à établir une stratégie de développement pour les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, à condition que la stratégie publiée ait une valeur simplement indicative. En outre, le Conseil n'est pas favorable à l'introduction d'une durée fixe pour ce qui est de garantir l'équilibre des comptes des gestionnaires d'infrastructure et préfère qu'il soit fait mention d'une période raisonnable, inférieure ou égale à la durée du contrat visée à l'article 30, paragraphe 2.

Le Parlement européen suggère de prolonger la durée des stratégies nationales de développement des infrastructures, de prolonger la consultation des parties intéressées au sujet des stratégies de développement, de renforcer l'obligation qu'ont les États membres de prévoir un financement public et de réduire la durée maximum de la période proposée par la Commission dans son texte initial pour ce qui est de garantir l'équilibre des comptes des gestionnaires d'infrastructures. Dans ce contexte, les amendements 55 et 78 du Parlement européen n'ont pas été acceptés par le Conseil.

iv) Séparation entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires (articles 6 et 7)

Le Conseil est d'avis, à l'instar de la Commission, qu'il n'est pas souhaitable d'aborder la question de la séparation entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires dans le cadre de la proposition (refonte) établissant un espace ferroviaire unique européen.

Le Parlement européen suggère toutefois d'introduire des exigences spécifiques concernant les services des technologies de l'information et la politique du personnel. Il introduit en outre une modification des exigences existantes concernant la séparation comptable entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires. Enfin, il invite la Commission à présenter, avant la fin de 2012, une nouvelle proposition législative sur cette question, assurant une séparation totale de la gestion d'infrastructure et des activités de transport; le Parlement insiste pour que cette nouvelle proposition prévoie également l'ouverture du marché ferroviaire des services nationaux de transport de voyageurs.

Le Conseil pourrait donc ne pas tenir compte des amendements 51, 52, 53 et 54.

v) Fonctions de l'organisme de contrôle (articles 55 - 57)

La proposition de la Commission contient plusieurs dispositions nouvelles visant à permettre aux organismes de contrôle de mener leurs missions efficacement grâce au renforcement de leur indépendance, à une extension de leurs compétences et à l'augmentation des moyens mis à leur disposition.

Il est donc proposé de moderniser les dispositions sur l'indépendance des organismes de contrôle en stipulant clairement qu'ils doivent être indépendants de toute autorité publique ou privée. La mesure proposée vise à réduire le risque de conflits d'intérêts et, par là, à améliorer la capacité de surveillance des organismes de contrôle.

De plus, la proposition de la Commission prévoit d'étendre les compétences des organismes de contrôle aux fonctions suivantes: 1) les décisions concernant l'accès aux services ferroviaires et leur tarification, qui sont essentielles pour permettre l'entrée sur le marché et garantir une concurrence équitable; 2) prévenir le transfert de fonds publics affectés à des activités non lucratives vers des activités commerciales; elle prévoit également que les organismes de contrôle pourront effectuer des audits ou commander des audits externes dans les entreprises ferroviaires ou auprès des gestionnaires d'infrastructure pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6. Enfin, pour permettre aux organismes de contrôle d'agir plus efficacement, la Commission prévoit dans sa «refonte» que les gestionnaires d'infrastructure devront fournir des données analytiques sous une forme agrégée et normalisée («comptes réglementaires»).

Bien que le Conseil soit, de manière générale, en mesure de suivre la proposition de la Commission pour ce qui concerne le renforcement des organismes de contrôle, il estime nécessaire de revoir les dispositions concernant les exigences d'indépendance pour le personnel de ces organismes. En outre, le Conseil rend facultative la possibilité pour l'organisme de contrôle d'intervenir dans les questions de financement et le Conseil n'accepte pas la publication des comptes réglementaires.

Le Conseil décide également d'octroyer à l'organisme de contrôle la compétence en matière de surveillance des conditions de concurrence sur le marché des services ferroviaires et l'adoption de mesures appropriées pour corriger toute évolution indésirable sur ces marchés, sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence. Le Conseil approuve également le principe de la création d'un cadre permettant de coordonner la coopération entre les organismes de contrôle nationaux.

Le Parlement européen entend donner aux organismes de contrôle nationaux un pouvoir étendu pour superviser la mise en œuvre de la directive et suggère de renforcer encore leur indépendance et leurs ressources, tout en limitant leur compétence existante pour ce qui est de corriger toute évolution indésirable du marché. Enfin, le Parlement européen est favorable aussi à une formalisation de la coopération entre les organismes de contrôle nationaux, par l'établissement d'un réseau; il demande à la Commission d'élaborer une proposition législative concernant la création d'un organisme de contrôle européen.

Dans ces conditions, le Conseil n'a pas tenu compte des amendements 48, 96, 97, 98, 99 et 100.

vi) Actes délégués et actes d'exécution

Dans sa proposition initiale, la Commission prévoit de recourir à l'instrument de l'acte délégué pour apporter des modifications à plusieurs annexes, y compris leurs parties.

Or le Conseil estime qu'il convient de limiter à l'annexe V, l'annexe VIII, point 4c, et aux annexes IX et X, les annexes et parties d'annexes pour lesquelles la Commission serait habilitée à adopter des actes délégués. Le Conseil supprime donc la possibilité pour la Commission d'adopter des modifications aux annexes I (éléments de l'infrastructure ferroviaire), II (fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure), III (services à fournir aux entreprises ferroviaires), VI (document de référence du réseau), VII (contrat), et à une partie de l'annexe VIII (redevances) au moyen d'actes délégués parce que ces annexes contiennent des éléments essentiels.

Le Conseil introduit en outre des mesures d'exécution pour l'adoption de conditions d'application uniformes de certains éléments des annexes et parties d'annexes, telles que l'article 13 pour les conditions d'accès aux services ferroviaires, l'article 31, paragraphe 3, afin d'établir une méthode de calcul des coûts directs, l'article 31, paragraphe 5, afin d'établir les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit, ou l'article 32 afin d'établir une méthode commune pour la modulation du système européen de contrôle des trains (ETCS).

De manière générale, le Parlement européen suggère soit de restreindre encore, soit de supprimer des compétences dont dispose la Commission pour adopter des actes délégués; en outre, il est opposé au recours à des actes d'exécution aux fins de l'adoption de conditions d'application uniformes de certains éléments des annexes et parties d'annexes.

Dans ce contexte, les amendements 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81, 82, 87 n'ont pas été acceptés par le Conseil.

3. **Autres questions**

Le Conseil rejette, de manière générale, les amendements du PE qui ne respectent pas les dispositions de l'Accord interinstitutionnel pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques (2002/C 77/01). Au point 8 de l'Accord interinstitutionnel, il est stipulé que «*dans le cas où il apparaîtrait nécessaire, au cours de la procédure législative, d'introduire dans l'acte de refonte des modifications de fond des dispositions qui, dans la proposition de la Commission, restent inchangées, ces modifications seront apportées à l'acte susvisé conformément à la procédure prévue par le traité selon la base juridique applicable*».

Le Conseil estime que les amendements du PE portant sur des dispositions qui ne figurent pas dans la proposition de refonte de la Commission ne sont pas indispensables pour des raisons de cohérence et de clarté. En conséquence, le Conseil n'a pas pu tenir compte des amendements 16, 17, 27, 29, 30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 et 95.

4. **Autres amendements adoptés par le Parlement européen**

La position en première lecture du Conseil ne reprend pas certains autres amendements du PE, qui portent sur:

— l'introduction d'exigences supplémentaires concernant les informations et la billetterie pour les voyageurs (amendement 57);

— les dispositions relatives au délai établi pour les décisions des organismes de contrôle nationaux (amendement 59);

— l'extension du champ d'application de la surveillance du marché aux conditions d'emploi et de travail ainsi qu'aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire (amendement 65);

— l'exigence selon laquelle une entreprise ferroviaire qui demande une licence doit également apporter la preuve, au moment où elle introduit sa demande, qu'elle est en possession d'un certificat de sécurité (amendement 73);

— l'obligation de publier un document de référence du réseau en anglais (amendement 75);

— le délai restrictif imposé au gestionnaire de l'infrastructure pour l'information des parties intéressées des travaux d'entretien non programmés (amendement 93);

— le délai de transposition de 12 mois (amendement 112);

— les dispositions renforcées concernant les services mis à la disposition des voyageurs en gare (amendement 115);

— l'inclusion d'une référence à la directive 2009/72/CE en ce qui concerne la fourniture de courant de traction (amendement 115);

— l'extension des informations destinées à la surveillance du marché ferroviaire visées à l'annexe IV, point 1, aux données concernant des incidents, accidents et accidents graves (amendement 116);

— les exigences supplémentaires en matière de couverture de la responsabilité civile (amendement 140).

III. **CONCLUSIONS**

En établissant sa position en première lecture, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un certain nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.