C/2025/1020

27.2.2025

P9_TA(2024)0127

Utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modification de la directive 2012/34/UE et abrogation du règlement (UE) nº 913/2010

Résolution législative du Parlement européen du 12 mars 2024 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) nº 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(C/2025/1020)

Le Parlement européen,

— vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2023)0443),

— vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0304/2023),

— vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu l'avis du Comité économique et social européen du 25 octobre 2023 ([1]),

— vu l'avis du Comité des régions du 1er février 2024 ([2]),

— vu l'article 59 de son règlement intérieur,

— vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0069/2024),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

([1]) JO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.
([2]) Non encore paru au Journal officiel.

P9_TC1-COD(2023)0271

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 12 mars 2024 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2024/... du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) nº 913/2010

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» ([3]) fixe un objectif de neutralité climatique que l'Union doit atteindre d'ici à 2050, ainsi qu'un objectif clair de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990. Elle appelle à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, tout en œuvrant à la réalisation de l'ambition «zéro pollution» ([4]) afin de réduire de plus de 55 % les incidences sanitaires des émissions de polluants atmosphériques et de plus de 30 % le pourcentage de personnes souffrant de troubles chroniques dus au bruit des transports d'ici à 2030. Les transports représentent environ 25 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'Union, et ces émissions ont augmenté ces dernières années. Le pacte vert pour l'Europe donne la priorité au déplacement vers le rail et les voies navigables intérieures d'une part substantielle des 75 % du fret intérieur passant actuellement par la route. Le rail étant un mode de transport largement électrifié et économe en énergie, une utilisation accrue des services ferroviaires devrait contribuer à réduire les émissions et la consommation d'énergie des transports.

(2) La communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente ([5]) établit des étapes qui ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport de l'Union pour réaliser les objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle prévoit que le trafic ferroviaire de marchandises devrait augmenter de 50 % d'ici à 2030 et doubler d'ici à 2050, que le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050 et que les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'UE. Pour atteindre ces objectifs, le transport ferroviaire doit devenir plus attrayant par son accessibilité financière, sa fiabilité et ~~une meilleure adaptation des~~***son accessibilité, et ses*** services ***doivent être mieux adaptés*** aux besoins des voyageurs et des expéditeurs de fret. **[Am. 1]**

(2 bis) L'objectif sous-jacent du présent règlement est d'augmenter l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et, partant, d'accroître la part modale du rail. Toutefois, le présent règlement ne permettra pas à lui seul d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de décarbonation et de transfert modal. Les États membres et la Commission devraient continuer à travailler sur les nombreux autres éléments qui peuvent contribuer à augmenter tant les capacités de l'infrastructure ferroviaire que la capacité de transport, tels que le regroupement des sillons, l'harmonisation des vitesses, la commutation efficace des passagers, l'utilisation de trains plus longs dotés d'une charge par essieu plus importante, le déploiement à travers l'Europe du système européen de gestion du trafic ferroviaire harmonisé, ainsi que l'exploitation automatisée des trains. **[Am. 2]**

([1]) JO C du, p..
([2]) JO C du, p..
([3]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe [COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019].
([4]) Communication de la Commission, Cap sur une planète en bonne santé pour tous – Plan d'action de l'UE: «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols» [COM(2021) 400 final du 12 mai 2021].
([5]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final du 9 décembre 2020].

(2 ter) ***Il est important de traiter la question de l'efficacité du transport ferroviaire afin d'améliorer l'aspect concurrentiel multimodal entre les différents modes de transport, donc de faciliter un transfert modal substantiel et d'atteindre les objectifs fixés dans la stratégie de mobilité durable et intelligente. Dès lors, il convient d'envisager également des mesures supplémentaires visant à améliorer la compétitivité du transport ferroviaire, telles que la diminution des redevances d'accès aux voies. Compte tenu de l'augmentation de la demande de capacité ferroviaire pour les services de transport de passagers et de marchandises, des investissements seront également nécessaires pour mettre en place ces mesures d'amélioration des capacités.*** **[Am. 3]**

(2 quater) ***Les objectifs de transition vers le rail au niveau de l'Union nécessitent des objectifs nationaux fondés sur des plans nationaux concrets élaborés par les États membres selon une approche ascendante.*** **[Am. 4]**

(3) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([6]) établit les règles applicables à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les principes et procédures applicables à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.

(4) Le règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ([7]) prévoit la mise en place de corridors de fret ferroviaire et de guichets uniques pour faciliter les demandes de capacités de l'infrastructure pour les services internationaux de fret ferroviaire.

(5) ~~Les~~***La gestion des*** capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire sont essentielles au bon fonctionnement du secteur ferroviaire. L'exploitation des services de transport ferroviaire doit être soigneusement planifiée et coordonnée pour permettre aux trains présentant des caractéristiques très différentes, telles que la vitesse et la distance de freinage, de partager en toute sécurité les mêmes voies. Une gestion optimale des capacités crée davantage de possibilités de services ferroviaires et améliore la fiabilité de ceux-ci***, ce qui constitue une exigence particulièrement importante pour le marché des trains de nuit, qui est en expansion, ainsi que pour les ambitions en matière de transfert des marchandises vers le fret ferroviaire***. Le règlement devrait offrir aux gestionnaires de l'infrastructure suffisamment de souplesse pour gérer efficacement les capacités, tout en veillant à ce que toutes les entreprises ferroviaires soient traitées sans discrimination en ce qui concerne leur accès au réseau. **[Am. 5]**

(6) La directive 2012/34/UE reconnaît le droit des États membres de ne pas appliquer les règles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire à certaines parties du réseau ferroviaire ou à certains services ferroviaires lorsqu'une telle exclusion du champ d'application du droit de l'Union est sans incidence sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen. Ces exclusions***, tout en étant strictement limitées,*** devraient continuer d'être appliquées et les États membres devraient conserver le droit de demander de telles exclusions à l'avenir également en ce qui concerne le présent règlement. **[Am. 6]**

(7) Les règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire devraient ~~mieux refléter~~***prendre en considération et satisfaire*** les besoins de l'ensemble des segments du marché ferroviaire ***de manière non discriminatoire***. Elles devraient notamment tenir compte de la nécessité de garantir la stabilité à long terme des capacités disponibles pour les services de transport de voyageurs et d'assurer une flexibilité à court terme pour le trafic de fret afin de répondre à la demande du marché. Par conséquent, le processus de gestion des capacités ne devrait plus être essentiellement axé sur une approche annuelle, mais être organisé en trois phases consécutives: planification stratégique des capacités, programmation des services ferroviaires et répartition des capacités, et adaptation et reprogrammation des capacités. L'introduction de phases mieux définies et structurées prévoyant la possibilité d'une planification à long terme et d'une adaptation à court terme de la gestion des capacités profiterait en particulier aux services moins faciles à planifier à l'avance ou plus complexes à organiser, tels que les trains de marchandises et les trains de voyageurs transfrontières***, y compris les trains de nuit***. **[Am. 7]**

(8) Une part croissante du réseau ferroviaire de l'Union est soit saturée, soit proche de la saturation et ne peut pas répondre aux besoins de capacités de l'infrastructure ferroviaire de tous les candidats et absorber une nouvelle croissance du volume du transport ferroviaire. Le développement et la numérisation des infrastructures, conformément à la spécification technique d'interopérabilité élaborée en vertu de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, en particulier le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), devraient entraîner une augmentation des capacités disponibles à moyen et à long terme. Néanmoins, les gestionnaires de l'infrastructure seront tenus d'assigner des priorités pour l'utilisation des sections saturées. Sans préjudice des principes de priorité généraux fixés par les États membres dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure, les gestionnaires de l'infrastructure devraient prendre des décisions sur les priorités en utilisant des méthodes transparentes et harmonisées qui précisent de quelle manière les facteurs sociaux,

([6]) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

([7]) Règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

économiques et environnementaux ont été pris en considération et influencent leur décision. ***Ces critères socioéconomiques et environnementaux devraient être fondés sur des méthodes reconnues et sur les meilleures connaissances disponibles. Il convient donc d'habiliter la Commission à adopter un acte délégué définissant les procédures, critères et méthodes à appliquer. Il convient que la Commission, lorsqu'elle préparera cet acte délégué, coopère avec le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) et avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) établie par le règlement (UE) 2016/796*** [8]**. [Am. 8]**

(8 bis) Les capacités existantes de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas suffisantes pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de transition vers le rail à l'horizon 2030 et 2050. Le réseau ferroviaire de l'Union a même diminué de 12 000 km entre 1990 et 2021. La réalisation des objectifs de l'Union en matière de transfert modal repose en premier lieu sur une plus grande efficacité du transport ferroviaire et sur le renforcement des capacités ferroviaires, ce second élément nécessitant d'investir dans la maintenance et le renouvellement d'infrastructures ferroviaires ainsi que dans la construction de nouvelles infrastructures. À cette fin, il convient de tirer parti des budgets nationaux, du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) créé par le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil [9] ***et des investissements privés, afin de remédier à l'absence de chaînons essentiels et aux goulets d'étranglement et d'obtenir des financements suffisants pour l'entretien. Les États membres devraient, en particulier, empêcher la dégradation des infrastructures ferroviaires et minimiser les conséquences d'éventuelles restrictions de capacités en garantissant un financement approprié, stable, à long terme et accordé en temps utile au moyen d'accords pluriannuels de performance, qui devraient être conclus entre les États membres et le gestionnaire de l'infrastructure pour cinq ans au moins.* **[Am. 9]**

(9) La planification stratégique des capacités devrait améliorer l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en anticipant la demande de services ferroviaires et en tenant compte des projets de développement, de renouvellement et d'entretien de l'infrastructure. Elle devrait veiller à ce que les capacités de l'infrastructure ferroviaire soient réparties de manière à maximiser la valeur des services ferroviaires pour la société***, en tenant compte des répercussions socioéconomiques et environnementales***. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient faire en sorte que la planification stratégique fournisse progressivement de plus en plus de détails sur les capacités disponibles et qu'elle serve de base à la répartition des capacités. ***Les candidats, la plateforme ferroviaire européenne (PFE), les usagers des services de transport ferroviaire et leurs associations ainsi que les pouvoirs publics de l'Union et des États membres devraient être consultés lors de la planification stratégique. Ils devraient pouvoir apporter leur contribution à l'analyse de l'évolution attendue du marché des transports, visée à l'article 15, et formuler des commentaires indépendants sur les résultats de cette analyse.*** **[Am. 10]**

(10) Afin de garantir la disponibilité de capacités à répartir entre les différents segments du marché ferroviaire, notamment pour le fret et pour les services ferroviaires transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être autorisés à planifier préalablement l'utilisation des capacités sur les sections saturées ou fortement utilisées du réseau ferroviaire et à étendre cette planification à d'autres sections du réseau si cela est jugé nécessaire. Cette planification préalable des capacités devrait tenir compte des différentes méthodes de répartition des capacités et des caractéristiques des différents segments du marché ferroviaire. Elle devrait permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire en regroupant les trains présentant des caractéristiques de performance similaires au cours de la phase de répartition des capacités.

(11) Lors de la répartition des capacités, les gestionnaires de l'infrastructure devraient respecter les plans stratégiques établis pour l'offre de capacités et, dans le même temps, veiller à ce que les capacités soient réparties en fonction de la demande du marché d'une manière équitable et non discriminatoire. À cette fin, ***des capacités de remplacement devraient être proposées pour*** certaines demandes de capacités***, ces demandes devraient*** ~~peuvent~~ être refusées ***en l'absence d'autre possibilité*** et le plan des offres de capacités ~~doit~~***devrait*** être régulièrement mis à jour afin de refléter la demande réelle. **[Am. 11]**

(11 bis) Sur plusieurs marchés ferroviaires nationaux, le gestionnaire de l'infrastructure fait partie d'une société holding verticalement intégrée comptant un ou plusieurs opérateurs de transport de voyageurs et de marchandises. Lors de l'attribution de capacités à ces entreprises ferroviaires, il est de la plus haute importance, pour le bon fonctionnement du marché, que les capacités soient attribuées de manière équitable, raisonnable et non discriminatoire. En particulier, les informations sensibles partagées avec le gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre du processus de répartition des capacités devraient être considérées comme confidentielles. **[Am. 12]**

---

[8] ***Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) nº 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).***

[9] ***Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38).***

(12) Les différents segments du marché ferroviaire n'ont pas tous la même capacité d'anticipation de leurs besoins en matière de capacités de l'infrastructure ferroviaire. Certains prestataires de services de fret, en particulier, peuvent ne pas être en mesure de déterminer leurs besoins de capacités à temps pour être inclus dans l'horaire de service, ~~c'est-à-dire dans~~***qui est*** le plan annuel des mouvements des trains et du matériel roulant, et ne pas trouver de place dans son calendrier annuel. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient donc être en mesure d'offrir également des capacités suffisantes en qualité et quantité pour les services ferroviaires dont la demande est instable, qui sont organisés dans un délai relativement court, qui comprennent plusieurs circulations de trains et qui peuvent circuler à plusieurs reprises sur une période qui ne correspond pas forcément à la période de validité de l'horaire de service. ***Ce type d'offre de capacités pourrait également être proposé sous la forme d'un ensemble de sillons minimaux précalculés et non réservés, qui peuvent ensuite être attribués à court terme.*** **[Am. 13]**

(12 bis) Dans les États membres, différentes pratiques de planification des horaires sont utilisées, dont il convient de tenir compte lors de la planification stratégique des capacités. Ces pratiques nécessitent une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure de part et d'autre des frontières, en particulier lorsque le gestionnaire de l'infrastructure planifie préalablement la capacité au moyen d'horaires cadencés intégrés. **[Am. 14]**

(13) Les candidats qui sollicitent des capacités de l'infrastructure ferroviaire devraient être en mesure de planifier et de présenter leurs demandes sur une base annuelle dans le cadre de l'horaire de service. Ils devraient également avoir la possibilité d'effectuer leurs demandes plus tôt, afin d'assurer des services ferroviaires stables et pluriannuels, au moyen d'accords-cadres. Enfin, les candidats devraient pouvoir demander des capacités dans des délais proches du moment de l'exploitation pour certains trains individuels, au moyen de demandes de capacités ponctuelles, ou pour des services ferroviaires récurrents, au moyen de demandes relevant de la planification glissante.

(14) Une part importante du transport de fret ferroviaire est s'effectue sur de longues distances et nécessite une coordination transfrontière des gestionnaires de l'infrastructure. L'objectif stratégique visant à accroître le trafic ferroviaire repose également sur la croissance des services transfrontières de transport de voyageurs. Afin de faciliter et de promouvoir la croissance du trafic transfrontière dans l'espace ferroviaire unique européen, il est nécessaire d'assurer une plus grande cohérence et une plus grande harmonisation des règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il y a donc lieu de renforcer le rôle du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure afin de le charger d'élaborer des lignes directrices pour la mise en œuvre harmonisée du présent règlement en ce qui concerne les procédures et méthodes de gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coordination active des capacités et du trafic transfrontières. En particulier, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure devrait élaborer des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises ainsi que pour l'évaluation des performances. ***Il convient également de consulter les entreprises ferroviaires, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles lors de l'élaboration de ces cadres européens.*** **[Am. 15]**

(15) Les cadres européens élaborés par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure devraient fournir des lignes directrices que les gestionnaires de l'infrastructure devraient s'efforcer d'observer, tout en conservant la responsabilité de leurs décisions opérationnelles. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient justifier tout écart par rapport aux cadres mis au point par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure ***et ces écarts ne devraient être autorisés que dans des cas exceptionnels et être soumis à l'approbation de l'organisme national de contrôle ferroviaire***. Il est considéré que cette approche garantit un juste équilibre entre les besoins de coordination et d'application d'approches harmonisées dans l'espace ferroviaire unique européen et la nécessité d'adapter les procédures et les méthodes aux spécificités de zones géographiques données. Après cinq ans d'application du présent règlement, la Commission devrait évaluer si l'état de la convergence des procédures et des méthodes et l'efficacité du processus de coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que la progression générale de la mise en place de l'espace ferroviaire unique européen, justifient l'adoption d'actes de droit dérivé destinés à remplacer certains éléments des cadres européens élaborés par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure. **[Am. 16]**

(15 bis) Afin de garantir la continuité du réseau ferroviaire européen et d'améliorer le trafic ferroviaire transfrontière et multiréseau, en ce qui concerne tant le transport de marchandises que le transport de voyageurs, de nouvelles tâches devraient être assignées à l'AFE. Cette dernière devrait, lors de l'accomplissement de ses nouvelles tâches, coopérer étroitement avec le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) et avec le coordonnateur du réseau. **[Am. 17]**

(15 ter) ***Les ressources de l'AFE sont insuffisantes, compte tenu de l'ampleur de l'augmentation proposée des tâches de l'Agence et de l'ampleur des ambitions que se fixe l'Union dans le présent règlement. Le montant des ressources financières consacrées à l'exécution des tâches de l'AFE au titre du présent règlement devrait donc provenir des marges non allouées sous les plafonds du cadre financier pluriannuel (CFP) ou être mobilisé par les instruments spéciaux non thématiques du CFP. Étant donné que la proposition de révision du CFP présentée par la Commission n'a pas renforcé le budget de l'AFE, l'augmentation des crédits en faveur de l'AFE ne peut être contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE «Transports» ni entraîner une réduction du financement de tout autre programme de l'Union.*** **[Am. 18]**

(16) Les règles relatives à la gestion du trafic ferroviaire transfrontière dans des conditions normales et en cas de perturbations devraient favoriser une exploitation fluide, résiliente et homogène des services de transport ferroviaire. Elles devraient instaurer un système de coordination structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes.

(17) L'exploitation de l'infrastructure ferroviaire nécessite non seulement une coopération étroite entre les gestionnaires de l'infrastructure, mais aussi des interactions étroites avec les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes directement associées au transport et aux opérations logistiques ferroviaires et multimodaux. Il est donc nécessaire de prévoir une coordination structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes. ***Afin de renforcer le rôle des entreprises ferroviaires et des candidats, la PFE est créée en tant qu'organe consultatif du REGI. Les exploitants d'installations de service et de terminaux, les parties prenantes des capacités multimodales telles que les ports maritimes et fluviaux et les propriétaires d'autres installations de service liées au rail pourraient également faire partie de la PFE. Le REGI devrait consulter la PFE avant de préparer l'adoption des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la gestion du trafic et pour la gestion des performances. La PFE pourrait également apporter au REGI une vision plus approfondie des évolutions du marché et émettre des avis de sa propre initiative sur toute proposition ou décision du REGI ou de l'AFE.*** **[Am. 19]**

(18) La fiabilité des services ferroviaires est l'un des aspects les plus appréciés par les clients du secteur ferroviaire ***et constitue notamment une exigence essentielle du marché renaissant des trains de nuit, pour lesquels les clients du secteur ferroviaire et les candidats doivent savoir longtemps à l'avance comment leurs services peuvent fonctionner***. La fiabilité des horaires constitue également un aspect essentiel du bon fonctionnement du système ferroviaire, caractérisé par des interactions étroites entre les services et les externalités du réseau. Pour cette raison, il convient de limiter au minimum les écarts par rapport à la programmation. En outre, un système d'incitations adéquates devrait être mis en place afin d'encourager le respect des engagements pris par les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires***, les exploitants d'installations de service*** et les autres parties prenantes concernées. Ces incitations devraient être à la fois de nature économique et non économique. **[Am. 20]**

(19) Une surveillance continue de la qualité de l'infrastructure et des services de transport ferroviaires est essentielle pour l'amélioration des performances de ces services. ***Par conséquent, les gestionnaires de l'infrastructure devraient surveiller et comparer les performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire. Les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils fixent leurs propres objectifs de performance dans le plan, devraient consulter les organismes de contrôle nationaux, les ministères des États membres et la Commission afin de s'assurer que ces objectifs sont compatibles avec les objectifs de performance de l'Union.*** Il est ~~donc~~***également*** nécessaire de mettre en place un système transparent et objectif d'indicateurs fournissant un retour d'information sur les aspects liés aux performances qui sont pertinents pour les différentes parties prenantes opérationnelles et pour les clients finals des services de transport ferroviaire. La fonction principale de ce système devrait porter sur la surveillance du respect des engagements pris par les parties prenantes opérationnelles et de la progression des performances au fil du temps, tout en tenant compte des différentes circonstances et caractéristiques du secteur ferroviaire. Pour la mise en place d'un tel système et l'analyse de ses résultats, la Commission ~~devrait~~***et l'AFE devraient*** pouvoir faire appel à des experts indépendants ***ayant une connaissance approfondie du secteur ferroviaire*** sous la forme d'un organe d'évaluation des performances. Cet organe devrait être en mesure de fournir des avis ***d'experts*** indépendants à la Commission ***et à l'AFE*** dans tous les domaines influençant les performances des services ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure. **[Am. 21]**

(20) Afin d'améliorer les performances des services d'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, les gestionnaires de l'infrastructure, en étroite coopération avec la Commission, l'***AFE, l'***organe d'évaluation des performances et les parties prenantes concernées, devraient ~~établir et~~ mettre en œuvre un cadre commun pour l'évaluation des performances. Ce cadre devrait garantir que tous les gestionnaires de l'infrastructure de l'UE utilisent des principes et des méthodes communs pour mesurer les performances au moyen d'indicateurs convenus. Il devrait permettre de détecter les lacunes en matière de performances sur le réseau ferroviaire de l'UE. Il devrait garantir que les gestionnaires de l'infrastructure fixent les objectifs de performance de manière à tenir compte des spécificités du réseau qu'ils gèrent, tout en assurant une détection

cohérente des lacunes les plus importantes en matière de performances. Ce cadre devrait permettre aux gestionnaires de l'infrastructure de coopérer au niveau de l'UE***, y compris au sein de l'AFE,*** en vue de définir des mesures permettant de remédier aux lacunes en matière de performances et à suivre leurs incidences. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient réexaminer régulièrement ce cadre, en travaillant de concert ***avec l'AFE*** au sein du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure et en tenant compte de l'avis de l'organe d'évaluation des performances et de la Commission, afin de s'assurer qu'il est adapté à son objectif. **[Am. 22]**

(21) Afin de garantir un cadre européen efficace pour la coordination des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, établi par la directive 2012/34/UE, devrait devenir plus opérationnel. Il devrait inclure des mécanismes décisionnels permettant aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire de l'UE de coordonner efficacement la planification stratégique des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

(22) Les organismes de contrôle ferroviaire devraient coopérer au niveau de l'Union afin d'assurer une application cohérente du cadre réglementaire et un traitement uniforme des candidats dans l'ensemble de l'espace ferroviaire unique européen. Ils devraient le faire par l'intermédiaire du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire ***(ENRRB)***, en vue d'élaborer des pratiques communes pour prendre les décisions que le présent règlement les habilite à prendre. À cette fin, ~~le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire~~***l'ENRRB*** devrait accomplir des tâches de coordination et adopter des recommandations et des avis non contraignants, qui ne devraient pas porter atteinte aux compétences des organismes de contrôle ferroviaire ou à celles des gestionnaires de l'infrastructure. ***L'ENRRB devrait vérifier la compatibilité des cadres européens avec les objectifs réglementaires du présent règlement. Le contrôle réglementaire devrait être conçu de sorte à empêcher que les décisions nationales compromettent les procédures harmonisées décrites dans les cadres européens, sauf dispositions contraires du présent règlement.*** **[Am. 23]**

(23) Une gestion efficace des capacités et du trafic ferroviaires nécessite un échange de données et d'informations entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles. Cet échange peut être beaucoup plus efficace et efficient avec l'aide d'outils numériques interopérables et, dans la mesure du possible, de l'automatisation. Les spécifications d'interopérabilité devraient donc être mises en œuvre par priorité et développées afin de suivre l'évolution technologique et les nouveaux processus proposés dans le présent règlement. ***Afin de garantir le développement rapide et l'application de ces spécifications, il convient d'habiliter la Commission à adopter un acte délégué portant sur la mise en œuvre et la gouvernance d'un système numérique européen intégré de gestion du trafic ferroviaire. L'AFE étant l'autorité européenne du système pour les applications télématiques, elle devrait être étroitement associée au développement et au déploiement des outils numériques visés à l'article 62 du présent règlement, afin de veiller à ce que ces outils soient conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité des applications télématiques définies par la directive (UE) 2016/797 et à l'article 23 du règlement (UE) 2016/796.*** **[Am. 24]**

(23 bis) Les travailleurs sont essentiels au fonctionnement efficace du secteur ferroviaire. Le passage au numérique est essentiel pour rendre les services plus efficaces et améliorer leur qualité. Cette dématérialisation et l'automatisation des capacités ferroviaires et de la gestion du trafic doivent s'accompagner d'un développement des compétences numériques des salariés du secteur. Une formation et des investissements supplémentaires dans le développement des compétences numériques en rapport avec les nouvelles exigences numériques permettront aux travailleurs de s'adapter et de contribuer activement au bon fonctionnement du secteur grâce à une communication améliorée et à une meilleure capacité à faire face aux événements inattendus. **[Am. 25]**

(24) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient veiller à s'aligner, en particulier en ce qui concerne la numérisation, sur les travaux de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» établie au titre IV du règlement (UE) 2021/2085 du Conseil, en ce qui concerne le plan directeur visé à l'article 86, paragraphe 5, et le pilier «Système» visé à l'article 85, paragraphe 2, point c), et par l'intermédiaire du groupe de déploiement visé à l'article 97 du règlement (UE) 2021/2085.

(25) Il est nécessaire de prévoir le mécanisme permettant de fixer des critères, des principes et des procédures relatifs à la gestion des capacités, à la coopération entre les parties prenantes du secteur ferroviaire et à la coordination au niveau de l'UE, pour les gestionnaires de l'infrastructure et dans le domaine de la surveillance réglementaire. Ce mécanisme exige que les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle ferroviaire élaborent et mettent en œuvre, en coopération avec les parties prenantes concernées, des cadres et des lignes directrices européens. À la suite d'une évaluation de l'élaboration et de la mise en œuvre des cadres européens et lorsque l'application volontaire de lignes directrices sectorielles ne permet pas d'atteindre le niveau nécessaire de cohérence réglementaire, la Commission devrait disposer des moyens de remédier à ces insuffisances réglementaires au moyen d'actes d'exécution ou d'actes délégués, le cas échéant.

(26) Afin d'assurer le bon déroulement du processus de gestion des capacités et du trafic pour les services ferroviaires internationaux, de réduire au minimum les annulations de capacités attribuées et les interruptions des opérations ferroviaires dues à des perturbations du réseau ferroviaire et de tenir compte de l'évolution des pratiques des gestionnaires de l'infrastructure et de l'utilisation de nouvelles méthodes de répartition des capacités et de nouvelles technologies de l'information et de la communication, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité. Ces pouvoirs devraient concerner les éléments à fournir dans le cadre de la planification stratégique des capacités de l'infrastructure; le calendrier de la planification stratégique des capacités et du processus de répartition des capacités; les délais pour les modifications des capacités attribuées et l'élaboration de solutions de remplacement pour les candidats; le calendrier de la coordination, de la consultation et de la publication des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure; la définition des infrastructures fortement utilisées et saturées et des procédures et méthodes de calcul du degré d'utilisation des capacités; les critères permettant de détecter et de déclarer les perturbations du réseau; les informations à fournir aux parties prenantes opérationnelles; et les domaines dans lesquels les gestionnaires de l'infrastructure devraient coordonner leur action ainsi que les modalités spécifiques de cette coordination. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([10]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(27) Afin d'assurer des conditions uniformes d'application du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour l'introduction d'exigences techniques et opérationnelles destinées à faciliter le bon fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen en ce qui concerne les critères uniformes applicables aux exigences fixées par les gestionnaires de l'infrastructure à l'égard des candidats; les procédures, critères et méthodes communs pour la gestion des capacités limitées, la planification des mesures d'urgence et la répartition des capacités au-delà de la période couverte par l'horaire de service; l'approche commune relative aux compensations versées en cas de modification des capacités attribuées; les critères et procédures communs pour la reprogrammation; et la définition des éléments techniques d'un système de suivi des performances des services ferroviaires et connexes, y compris les méthodes et les exigences en matière de données et leur réexamen. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([11]).

(28) Les règles relatives à la répartition des capacités énoncées dans la directive 2012/34/UE sont remplacées par celles du présent règlement. Par conséquent, il convient de définir dans le présent règlement les règles relatives à la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure, les règles relatives à la coopération entre les organismes de contrôle ferroviaire, les exigences relatives aux éléments du document de référence du réseau décrivant la nature de l'infrastructure ferroviaire disponible pour les entreprises ferroviaires, les conditions d'accès à celle-ci et les principes et critères de répartition des capacités. Les règles relatives à la coopération et à la coordination ainsi que les éléments du document de référence du réseau qui ne sont pas liés à la gestion des capacités devraient être maintenus dans la directive 2012/34/UE.

(29) L'évaluation ex post du règlement (UE) nº 913/2010 ([12]) a conclu que l'incidence du règlement était trop limitée pour contribuer à un transfert modal de la route vers le rail. En outre, la coopération entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion de l'infrastructure ferroviaire restait inefficace au niveau transfrontière. L'évaluation a également montré que la gestion séparée des capacités sur les corridors de fret ferroviaire et sur le reste du réseau n'était pas efficace. Un cadre réglementaire unique devrait s'appliquer à l'exploitation des capacités du réseau ferroviaire, en consolidant les dispositions correspondantes de la directive 2012/34/UE et du règlement (UE) nº 913/2010. Il convient dès lors d'abroger le règlement (UE) nº 913/2010 et les dispositions de la directive 2012/34/UE relatives à la répartition des capacités et de les remplacer par le présent règlement. ***Les articles pertinents du règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport devraient être modifiés en conséquence.*** **[Am. 26]**

([10]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

([11]) Règlement (UE) nº 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 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

([12]) SWD(2021) 134 final du 2 juin 2021.

(29 bis) De même, il convient d'assurer l'alignement avec le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 pour ce qui est des règles de répartition dans les installations de service et avec le règlement d'exécution (UE) 2016/545 pour ce qui est des procédures et des critères concernant les accords-cadres. **[Am. 27]**

(30) L'élaboration de l'horaire de service nécessite la réalisation d'activités préparatoires au cours des années précédant l'entrée en vigueur dudit horaire de service. Par conséquent, le passage du cadre réglementaire établi par la directive ~~2013/34/UE~~***2012/34/UE*** et le règlement (UE) nº 913/2010 à celui établi par le présent règlement implique que la préparation des horaires de service relevant du nouveau cadre devrait débuter parallèlement à l'application des règles du cadre actuel. Il y a donc lieu d'appliquer un double régime pendant une phase de transition au cours de laquelle les étapes préparatoires nécessaires à l'établissement d'un horaire de service donné devront respecter le cadre juridique applicable à cet horaire de service spécifique. Les accords-cadres conclus au titre du cadre actuel devraient pouvoir continuer ~~de s'appliquer pendant une période transitoire dans le cadre du nouveau régime~~***jusqu'à la fin de leur contrat***. **[Am. 28]**

(31) Dans le nouveau cadre, les étapes préparatoires d'un horaire de service devraient commencer par la publication d'une stratégie sur les capacités cinq ans avant l'entrée en vigueur d'un horaire de service donné. Dans l'intérêt d'une application rapide du nouveau cadre réglementaire et compte tenu des travaux préparatoires déjà entrepris par le secteur, le calendrier des activités conduisant à l'établissement des deux premiers horaires de service pourrait être ramené à 38 mois en abrégeant la phase de la stratégie sur les capacités. En conséquence, le premier horaire de service relevant du nouveau cadre réglementaire devrait être l'horaire de service commençant le [9 décembre 2029]. Toutes les parties prenantes devraient entamer sans délai les préparatifs nécessaires en vue de se conformer au nouveau cadre~~.~~***. Les États membres en mesure de prouver qu'ils ont pris toutes les mesures nécessaires avant la date d'adoption du règlement pourraient envisager une date d'application anticipée.*** **[Am. 29]**

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les principes, les règles et les procédures applicables à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la coordination avec les installations de service, la gestion du trafic, la gestion des crises et la gestion des performances des services ferroviaires nationaux et internationaux. Il établit également des règles relatives à un réseau européen de coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et avec les autres parties concernées et à la surveillance de la gestion des capacités et du trafic.

1 bis. Le présent règlement établit également des règles et des procédures pour la mise en place d'un système numérique intégré de gestion du trafic ferroviaire européen. **[Am. 30]**

2. Le présent règlement s'applique ***au système ferroviaire de l'Union défini à l'article 2, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,*** à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux au sens de l'article ~~1er~~***1er***, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, y compris des installations de service telles que définies à l'article 3, point 11), de ladite directive. **[Am. 31]**

3. Les chapitres II à V du présent règlement ne s'appliquent pas à l'infrastructure ferroviaire ou aux services ferroviaires qui sont exclus du champ d'application du chapitre IV de la directive 2012/34/UE en vertu de l'article 2, paragraphes 3, 3 bis, 4, 8, 8 bis***, 9*** et 10, de ladite directive pendant la durée de validité des exclusions en question. **[Am. 32]**

4. Le présent règlement ne s'applique pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

Article 2

Responsabilités et principes généraux

1. Sans préjudice de l'article 7 quater de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure sont responsables de la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de la gestion du trafic ferroviaire.

Les références faites à un gestionnaire de l'infrastructure dans toutes les dispositions du présent règlement relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire s'entendent comme faites à l'organisme de répartition visé à l'article 7 bis, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE.

2. En vue d'assurer une gestion plus efficiente et efficace des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic ferroviaire au sein de l'Union, les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent au sein du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) visé à l'article 7 septies de la directive 2012/34/UE et conformément aux dispositions du présent règlement relatives à la coopération.

3. Dans l'exercice de leurs responsabilités conformément aux paragraphes 1 et 2, les gestionnaires de l'infrastructure:

a) font une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, conformément à l'article 26 de la directive 2012/34/UE***, en vue d'augmenter la part du transport ferroviaire, pour les services de transport de passagers comme de marchandises, conformément aux objectifs de l'Union en matière de climat***; **[Am. 33]**

b) maximisent la valeur ajoutée apportée à la société sur les plans social, économique et environnemental par les services de transport ferroviaire assurés grâce aux infrastructures ferroviaires;

c) assurent une gestion non discriminatoire des capacités de l'infrastructure et un accès transparent à celles-ci, y compris lors de travaux, en vue de favoriser une concurrence loyale;

d) rendent ~~possible~~***possibles*** la continuité ***et la ponctualité*** du trafic ferroviaire sur plusieurs réseaux ***et par-delà les frontières en s'efforçant d'éliminer les goulets d'étranglement et les obstacles opérationnels***; **[Am. 34]**

e) garantissent la transparence en ce qui concerne l'état et la disponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

f) évaluent et améliorent les performances de l'infrastructure ferroviaire et des services de transport***, y compris les installations de service directement impliquées dans un service ferroviaire,*** en étroite coopération avec les exploitants du secteur ferroviaire; **[Am. 35]**

g) contribuent à la mise en œuvre et au développement de l'espace ferroviaire unique européen***, notamment au moyen de règles et normes techniques et opérationnelles européennes communes, d'exigences en matière d'équipement technique et de la certification du personnel***. **[Am. 36]**

Article 3

Impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion du trafic et des capacités, y compris la planification de l'entretien

1. Les gestionnaires de l'infrastructure exécutent les fonctions de gestion du trafic et des capacités, y compris la planification de l'entretien, de manière transparente et non discriminatoire, et les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne sont affectées par aucun conflit d'intérêts.

2. En ce qui concerne la gestion du trafic, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les entreprises ferroviaires aient un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

3. En ce qui concerne la gestion des capacités et la planification à long terme des opérations d'entretien, de renouvellement et de réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats, au sens de l'article 3, point 19), de la directive 2012/34/UE, conformément au présent règlement et tient compte, dans toute la mesure du possible, des préoccupations exprimées.

Article 4

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions établies à l'article 3 de la directive 2012/34/UE s'appliquent.

En outre, on entend par:

1) «force majeure», tout événement ou toute situation imprévisibles***, inévitables ou exceptionnels*** ~~ou inhabituels~~ qui échappent au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ~~ou~~***,*** de l'entreprise ferroviaire ***ou du candidat***, qui ne peuvent être ~~évités ou~~ surmontés malgré toutes les mesures préventives et la diligence raisonnables déployées, qui ne peuvent être corrigés par des mesures raisonnablement envisageables ~~pour eux~~ sur le plan technique, financier ou économique, ~~qui sont~~***y compris le changement d'itinéraire par-delà les frontières; cet événement doit*** réellement ~~survenus et sont~~***avoir eu lieu, être*** objectivement ~~vérifiables, et qui mettent~~***vérifiable et mettre*** le gestionnaire de l'infrastructure dans l'impossibilité temporaire ou permanente de s'acquitter de ses obligations en application du présent règlement ou de la directive 2012/34/UE ou qui mettent l'entreprise ferroviaire dans l'impossibilité de remplir ses obligations contractuelles à l'égard d'un ou de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure; **[Am. 37]**

2) «interopérabilité», l'interopérabilité telle que définie à l'article 2, point 2), de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([13]);

2 bis) «candidat», une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes définies à l'article 2, point b), du règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ([14]) ***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;*** **[Am. 38]**

3) «partie prenante opérationnelle», un candidat, une ~~entreprise ferroviaire~~***association de candidats***, un gestionnaire de l'infrastructure, un exploitant d'installation de service ~~ferroviaire~~, un prestataire de services associés au transport ferroviaire et toute autre entité participant directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire; **[Am. 39]**

4) «coordonnateur européen», le coordonnateur visé à l'article 51 du règlement [... nouveau règlement RTE-T];

5) «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;

6) «répartition simultanée des capacités», un processus par lequel les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure ferroviaire en réponse à un ensemble de demandes de capacités reçues au plus tard à une date butoir donnée en coordonnant ces demandes afin d'assurer la meilleure utilisation possible de l'infrastructure et la concordance la plus proche possible avec les demandes;

7) «premier arrivé, premier servi», un principe de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire selon lequel la priorité conférée dans le processus de répartition suit l'ordre chronologique des demandes de capacités;

8) «sillon», la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train d'un point à un autre à un moment donné, qui se décrit comme un itinéraire précis assorti d'un horaire pour ce train, comprenant la provenance et la destination, une date et une heure d'entrée, ainsi qu'une date et une heure de sortie, de même que tous les points d'arrêt et les heures de départ y afférentes;

9) «spécification de capacités», un droit à capacités qui précise les caractéristiques commerciales et opérationnelles des capacités de l'infrastructure pertinentes pour le candidat concerné et qui fournit au gestionnaire de l'infrastructure suffisamment d'informations pour lui permettre de préparer des sillons spécifiques qui respectent ces caractéristiques;

10) «service ferroviaire multiréseau», un service de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, national ou international, exploité sur deux réseaux ou plus gérés par des gestionnaires de l'infrastructure 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 ou voitures pénètrent dans au moins un réseau exploité par un autre gestionnaire de l'infrastructure;

11) «droit à capacités multiréseau», l'ensemble des droits à capacités permettant la fourniture d'un service ferroviaire multiréseau;

([13]) Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

([14]) ***Règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).***

12) «ventilation des capacités de l'infrastructure», l'attribution de parts de la capacité totale disponible d'un élément de l'infrastructure à différents types de services de transport ferroviaire et aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure;

13) «horaire de service», les données actualisées en continu définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, s'exprimant sous la forme de droits à capacités attribués, pendant une période de validité de l'horaire de service;

14) «période de validité de l'horaire de service», la période pendant laquelle un horaire de service donné est valable;

15) «travaux d'infrastructure», les interventions effectuées sur l'infrastructure ferroviaire aux fins du développement, de l'entretien, du renouvellement et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 3, points 2 bis), 2 quater), 2 quinquies) et 2 sexies), de la directive 2012/34/UE;

16) «organisme de contrôle», l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE;

17) «incident», tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une perturbation du trafic ferroviaire.

17 bis) «sillons systématiques», des sillons, fondés sur les articles 11 et 20 du présent règlement, qui sont préalablement planifiés dans un calendrier régulier pour la période d'un horaire de service. **[Am. 40]**

CHAPITRE II

GESTION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE

SECTION 1

Principes généraux de la gestion des capacités de l'infrastructure

Article 5

Gestion des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure gèrent les capacités de l'infrastructure ferroviaire par un processus de planification et de répartition comprenant trois phases:

a) la planification stratégique des capacités visée à la section 2;

b) la programmation et la répartition des capacités de l'infrastructure visées à la section 3;

c) l'adaptation et la reprogrammation des capacités attribuées visées à la section 4.

2. Outre les éléments prévus à l'annexe IV de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de ladite directive une section relative à l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires; une section sur la gestion des capacités; une section sur l'exploitation, y compris la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises; et une section sur la gestion des performances, conformément à l'annexe IV.

3. La prise de décision concernant la gestion des capacités visée au paragraphe 1, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des droits à capacités, est une fonction essentielle du gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 3, point 2 septies, de la directive 2012/34/UE. Les dispositions relatives aux fonctions essentielles prévues par ladite directive lui sont applicables.

Article 6

Cadre européen pour la gestion des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de suivre des principes et des procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. À cette fin, le REGI élabore***, en consultation avec la PFE,*** et adopte un «cadre européen pour la gestion des capacités» conformément ~~aux dispositions du~~***au*** chapitre II au plus tard le **…** [12 mois ~~après~~***à compter de*** l'entrée en vigueur du présent règlement]. **[Am. 41]**

2. Le cadre européen pour la gestion des capacités définit des principes et des procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et pour la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres candidats, les exploitants d'installations de service ferroviaire et les autres parties prenantes opérationnelles.

3. Le cadre européen pour la gestion des capacités comprend au moins les éléments énumérés à l'annexe III et est mis à jour, le cas échéant, pour tenir compte de l'expérience des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et des autres candidats, et sur la base des activités du REGI.

4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, en particulier des éléments indiqués à l'annexe IV du présent règlement. Ils ~~expliquent~~***justifient*** dans le document de référence du réseau les motifs ~~justifiant~~***de*** tout écart par rapport aux principes et procédures communs établis dans le cadre européen pour la gestion des capacités. ***Les écarts ne sont autorisés que dans des cas exceptionnels et sous réserve de l'approbation de l'organisme national de contrôle ferroviaire.*** **[Am. 42]**

4 bis. Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir les principes et les procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de modifier le paragraphe 2 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le … [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. **[Am. 43]**

Article 7

Candidats

1. Les candidats soumettent des demandes de capacités de l'infrastructure. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats ***qui ne sont pas une entreprise ferroviaire*** désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28 de la directive 2012/34/UE. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords-cadres avec les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 31 du présent règlement. **[Am. 44]**

2. Le gestionnaire de l'infrastructure ~~peut imposer~~***impose*** aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures 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 ~~1~~**2** 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. **[Am. 45]**

3. La Commission ~~peut adopter~~***adopte, au plus tard le [24 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement],*** des actes d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application ***et la modification*** du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. **[Am. 46]**

Article 8

Gestion des capacités de l'infrastructure limitées

1. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les capacités de l'infrastructure limitées soient gérées conformément aux principes énoncés à l'article 26 de la directive 2012/34/UE et à l'article 2 du présent règlement à toutes les étapes du processus de gestion des capacités visé à l'article 5.

2. Lorsqu'ils prennent des décisions concernant des capacités limitées, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des orientations stratégiques relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure, fournies par les États membres conformément à l'article 11, paragraphe 3.

Sans préjudice des règles en matière d'aides d'État, les États membres ~~peuvent~~***accordent***, le cas échéant, ~~accorder~~ au gestionnaire de l'infrastructure une compensation correspondant aux pertes de recettes liées exclusivement à la nécessité de se conformer aux orientations stratégiques concernant l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire. **[Am. 47]**

3. Les gestionnaires de l'infrastructure planifient et répartissent les capacités limitées, dans toute la mesure du possible, au moyen du mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36, auquel sont associés les candidats concernés et qui permet d'apporter des solutions par consensus aux besoins et demandes de capacités incompatibles.

4. Si le mécanisme visé au paragraphe 3 ne permet pas de répondre de manière satisfaisante aux besoins et aux demandes de capacités incompatibles, les gestionnaires de l'infrastructure gèrent les capacités limitées ou résolvent les conflits en recourant à des procédures objectives, transparentes et non discriminatoires.

Ces procédures consistent à évaluer les choix possibles pour l'utilisation des capacités de l'infrastructure sur la base des critères socioéconomiques et environnementaux suivants, sous réserve de la disponibilité des données ***normalisées fournies par les candidats aux gestionnaires de l'infrastructure. Les critères peuvent notamment être les suivants***: **[Am. 48]**

a) le coût d'exploitation supporté par les exploitants de services de transport ferroviaire et ses répercussions sur les prix à payer par les clients des services de transport ferroviaire;

b) les coûts en temps pour les clients des services de transport ferroviaire;

c) la connectivité et l'accessibilité***, en tant qu'effet de réseau sur l'ensemble du réseau et sur les segments de réseau,*** pour les personnes et ***les*** régions desservies par les services de transport ferroviaire; **[Am. 49]**

d) les émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques locaux, de bruit et autres coûts externes des services de transport ferroviaire et de leurs solutions de remplacement probables;

e) les implications pour la sécurité et la santé publique des services de transport ferroviaire et de leurs solutions de remplacement probables.

e bis) les effets de transfert modal vers le rail. **[Am. 50]**

5. Le REGI***, en consultation avec la PFE,*** élabore et adopte les procédures visées au paragraphe 4 et les intègre dans le cadre ~~de l'UE~~***européen*** pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les procédures comportent les étapes suivantes: **[Am. 51]**

a) concevoir des scénarios alternatifs pour la ventilation des capacités disponibles en fonction ~~des~~***de tous les*** différents types de services de transport ferroviaire ***qui demandent les mêmes capacités***, impliquant, dans la mesure du possible, la fourniture de capacités de remplacement sur d'autres itinéraires ou l'offre d'horaires de substitution présentant des caractéristiques comparables ***à la fois pour les services nationaux et transfrontières***; **[Am. 52]**

a bis) concevoir des scénarios alternatifs pour la résolution des conflits relatifs aux capacités entre deux demandes dont aucune n'est compatible avec la planification stratégique des capacités; **[Am. 53]**

b) évaluer et classer les scénarios sur la base de méthodes objectives et transparentes tenant compte des critères socioéconomiques et environnementaux énoncés au paragraphe 4;

c) sélectionner le scénario le mieux classé sur la base de l'évaluation visée au point b) et modifier en conséquence la définition du modèle de capacité et le plan des offres de capacités.

6. Le REGI***, en consultation avec la PFE,*** élabore les méthodes visées au paragraphe 5, point b)***, du présent article***. Les paramètres de ces méthodes permettent de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d'approches acceptées et de données empiriques. Le REGI intègre ces méthodes dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **[Am. 54]**

7. Compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du cadre visé au paragraphe 6, la Commission ~~peut~~***est habilitée à*** adopter des actes ~~d'exécution~~***délégués, conformément à l'article 71,*** établissant les procédures, ***les données normalisées reflétant les différentes parts de marché pour les*** critères et ***les*** méthodes ~~spécifiques~~ ***normalisées*** à appliquer pour la gestion des capacités limitées***, et modifiant le paragraphe 6 du présent article***. Ces actes ~~d'exécution~~***délégués*** sont adoptés ~~en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3~~***au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés au cadre européen pour la gestion des capacités***. **[Am. 55]**

Article 9

Informations sur les capacités de l'infrastructure

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent aux parties intéressées, et notamment aux candidats, aux candidats potentiels et aux organismes de contrôle, des informations précises et actualisées sur la disponibilité des capacités de l'infrastructure tout au long du processus de gestion des capacités, y compris pendant la phase de planification stratégique visée à la section 2, au cours des processus de programmation et de répartition décrits à la section 3 et en cas de modification des capacités attribuées au sens de la section 4***, en fonction de la disponibilité de la stratégie en matière de capacités, du modèle de capacité et du plan d'attribution des capacités publiés***. **[Am. 56]**

Les gestionnaires de l'infrastructure publient sans délai toute mise à jour du plan des offres de capacités visé à l'article 18 et de l'horaire de service visé à l'article 30.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure publient les informations visées au paragraphe 1 selon les modalités prévues à l'article 62, paragraphe 5, et contribuent à l'élaboration des spécifications correspondantes conformément à l'article 62, paragraphe 3.

3. À la demande des candidats, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent les informations visées au paragraphe 1 ***du présent article*** sur la base de spécifications concrètes relatives aux besoins commerciaux et opérationnels («analyses de faisabilité»). Pour les services transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure reçoivent ces demandes et y répondent en un seul endroit et en une seule opération ou par l'intermédiaire d'une interface unique ***établie conformément à l'article 27, paragraphe 4***. **[Am. 57]**

Article 10

Restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure et d'infrastructures dégradées

1. Sans préjudice des articles 7, 7 quater et 7 sexies de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure planifient les travaux d'infrastructure conformément au plan d'entreprise et aux plans d'investissement et de financement visés à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE. Lorsque des modifications apportées à ces plans après l'adoption du plan d'entreprise ont une incidence ou sont susceptibles d'avoir une incidence sur la planification de travaux d'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure fournit une vue d'ensemble de ces modifications et de leur incidence probable dans le document de référence du réseau. ***L'État membre fournit au gestionnaire de l'infrastructure, en temps opportun, un financement pluriannuel stable pour l'entretien et le renouvellement des infrastructures ferroviaires, ainsi que leur construction, pour une période glissante d'au moins cinq ans dans le cadre de l'accord pluriannuel de performance, afin d'aider les gestionnaires de l'infrastructure à prévenir la dégradation des infrastructures ferroviaires et à réduire autant que possible les conséquences sur d'éventuelles restrictions des capacités. Le gestionnaire de l'infrastructure a accès de façon transparente au budget annuel dont disposent les gestionnaires de l'infrastructure, lequel est attribué de façon fiable.*** **[Am. 58]**

2. Lorsqu'il planifie des travaux d'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 2, paragraphe 3, et à l'article 3.

En particulier, le gestionnaire de l'infrastructure tient compte de manière équilibrée de l'incidence des travaux d'infrastructure sur sa propre gestion des actifs et sa propre situation financière et de l'incidence opérationnelle et financière sur tous les candidats concernés.

Le financement fourni par l'État membre au gestionnaire de l'infrastructure vise à atteindre un tel équilibre. Les informations dont le gestionnaire de l'infrastructure a besoin pour se conformer à cette disposition sont fournies par les candidats en temps opportun. **[Am. 59 et 60]**

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur les travaux d'infrastructure dans le cadre des mécanismes de coordination visés à l'article 7 sexies de la directive ~~2012/34/CE~~**2012/34/UE** et, en ce qui concerne les services ferroviaires transfrontières, conformément à l'article 54 du présent règlement. **[Am. 61]**

4. Le gestionnaire de l'infrastructure entreprend suffisamment à l'avance de planifier les restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure, d'en informer les candidats et de les consulter sur ces restrictions, en tenant compte de l'incidence estimée sur les entreprises ferroviaires. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier figurant à l'annexe I, section 3.

En ce qui concerne les restrictions de capacités ayant une incidence majeure sur les capacités dont peuvent disposer les candidats, ceux-ci peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure d'établir une autre planification pour la restriction de capacités en vue de rechercher et de sélectionner une option qui tienne compte de manière équilibrée des incidences sur les candidats et sur les gestionnaires de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à ces candidats une planification indicative des capacités de remplacement disponibles pendant la restriction de capacités.

La planification indicative porte à la fois sur la ligne concernée et sur les lignes de remplacement et est reproduite dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

5. Les gestionnaires de l'infrastructure prennent en compte et atténuent l'incidence des travaux d'infrastructure sur le trafic transfrontière. Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent, conformément à l'article 53, tous les travaux d'infrastructure sur les lignes visées à l'article 53, paragraphe 3, et tous les autres travaux d'infrastructure ayant une incidence transfrontière significative.

La coordination porte notamment sur l'optimisation du calendrier des travaux d'infrastructure et la fourniture de capacités de remplacement sur la ligne concernée et sur les itinéraires de substitution, en tenant compte des besoins opérationnels ~~et~~**,** commerciaux ~~des~~***et en matière d'infrastructures de plusieurs*** candidats. **[Am. 62]**

Trois mois avant la période définie au paragraphe 4, la gouvernance du transport ferroviaire de fret présente une recommandation sur la coordination des travaux à ses gestionnaires de l'infrastructure concernés. **[Am. 63]**

6. La réduction des capacités ou des performances des infrastructures en deçà de leurs valeurs de conception par suite de la dégradation des actifs, et notamment la réduction de la vitesse ou de la charge à l'essieu admissibles, est également considérée comme une restriction de capacités. Les obligations d'information énoncées à l'article 9 s'appliquent à ces restrictions.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure publient les informations et consultent les candidats dans les meilleurs délais sur les restrictions de capacités temporaires planifiées et leur incidence sur les capacités disponibles à des fins commerciales et sur les capacités de remplacement.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, section 3, en vue de réduire l'incidence des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure sur le trafic ferroviaire, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées.

SECTION 2

PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES CAPACITÉS

Article 11

Planification stratégique des capacités

1. La planification stratégique des capacités comprend l'ensemble des activités figurant aux articles 12 à 25.

2. La planification stratégique des capacités donne lieu à la suite de documents de planification ci-après, qui fournissent un niveau croissant d'informations sur les capacités disponibles:

a) la stratégie en matière de capacités visée à l'article 16;

b) le modèle de capacité visé à l'article 17;

c) le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

Le contenu et le calendrier d'élaboration de ces documents à établir figurent à l'annexe I, sections 1 et 2. ***L'ensemble des éléments est mis à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure dans la langue officielle de l'État membre et en anglais.*** **[Am. 64]**

Les gestionnaires de l'infrastructure adoptent les documents de planification en tant que base pour la phase suivante du processus de planification.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, sections 1 et 2, afin de garantir l'efficacité du processus de planification stratégique et de tenir compte des préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte ***d'une recommandation de l'AFE et*** de l'expérience du REGI, des gestionnaires de l'infrastructure, des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et ~~du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire~~***de l'ENRRB*** pour la mise en œuvre de la présente section. **[Am. 65]**

3. Sous réserve du principe d'indépendance de gestion énoncé à l'article 4 de la directive 2012/34/UE, les États membres peuvent fournir au gestionnaire de l'infrastructure des orientations stratégiques fondées sur les stratégies indicatives de développement de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. ***Les orientations sont fournies par les États membres en temps utile pour permettre aux gestionnaires de l'infrastructure et aux parties prenantes opérationnelles de respecter les délais fixés à l'annexe I du présent règlement.*** Ces orientations peuvent couvrir/contenir en particulier: **[Am. 66]**

a) les objectifs généraux de la politique ferroviaire nationale pertinents pour la planification stratégique des capacités au regard du champ d'application du présent règlement;

b) les perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire, en tenant compte des plans ***pertinents, y compris les plans*** et stratégies ~~pertinents~~***à long terme,*** au niveau national ou régional***, concernant les infrastructures stratégiques et les*** ~~et des~~ plans de travail des corridors de transport européens visés à l'article ~~53 du~~**54 du règlement (UE) 2024/... du Parlement européen et du Conseil** [15] [nouveau règlement RTE-T]; **[Am. 67]**

[15] ***Règlement (UE) 2024/... du Parlement européen et du Conseil du … sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013 (JO...).***

c) les exigences générales et les lignes directrices relatives à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire de l'infrastructure tient compte dans la planification stratégique des capacités, notamment à l'égard des infrastructures fortement utilisées et saturées visées à l'article 21;

d) les perspectives quant au développement prévu des services ferroviaires exploités dans le cadre d'obligations de service public, en tenant compte, le cas échéant, de l'avis des autorités régionales ou locales concernées.

Les États membres se coordonnent afin ***de fournir des orientations en temps utile et*** d'assurer la cohérence entre les orientations stratégiques respectives qu'ils fournissent en application du présent paragraphe en vue de soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de marchandises. ***Au regard de l'article 8 de la directive 2012/34/UE, les États membres veillent à l'allocation à l'avance de ressources financières aux gestionnaires de l'infrastructure pour l'entretien régulier des infrastructures, et à l'allocation de ressources financières pour le développement des infrastructures décrit dans la stratégie en matière de capacités visée à l'article 16 du présent règlement. Les États membres coordonnent leurs plans stratégiques à long terme en matière d'infrastructures et d'horaires, le développement de leurs infrastructures d'après ces plans et le calendrier d'application de ces plans.*** **[Am. 68]**

4. La planification stratégique des capacités ne comporte pas l'octroi de droits à capacités à des candidats individuels conformément à l'article 26.

4a. Compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des orientations stratégiques visées au paragraphe 3, la Commission peut, conformément à l'article 71, adopter des actes délégués afin de définir le statut juridique, le modèle, les procédures, les critères et les méthodes spécifiques à appliquer pour l'adoption des orientations stratégiques nationales, dans le but d'assurer la cohérence de ces orientations, qui sont nécessaire pour soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de marchandises. **[Am. 69]**

Article 12

Exigences générales pour la gestion stratégique des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de manière équilibrée, équitable et non discriminatoire de tous les types de services de transport ferroviaire pour lesquels ils sont susceptibles de recevoir des demandes de capacité, quels que soient leur volume, la taille du marché en aval, la stabilité entre les horaires consécutifs, la régularité ou la fréquence au cours d'une même période de validité de l'horaire de service.

2. Dans le cadre de la planification stratégique des capacités, et notamment dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18, les gestionnaires de l'infrastructure distinguent au moins les types de services de transport ferroviaire suivants:

a) services de transport de marchandises;

b) services de transport interurbain de voyageurs (longue distance);

c) services de transport urbain et régional de voyageurs.

S'il y a lieu, sur la base de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement, le REGI***, en collaboration avec la PFE,*** peut définir une liste plus détaillée qui affine la distinction entre les divers types de services de transport ferroviaire. Afin de favoriser la cohérence transfrontière du processus de planification stratégique, une liste harmonisée est incluse dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **[Am. 70]**

3. Dans le cadre de la planification stratégique des capacités, et notamment dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18, les gestionnaires de l'infrastructure indiquent les capacités préalablement planifiées permettant d'assurer la fourniture de services de transport multiréseaux.

4. La planification stratégique des capacités tient compte également:

a) de la structure et de l'évolution observées de la demande de capacités de l'infrastructure, telles qu'elles ressortent de la répartition des capacités au cours des précédentes périodes de validité de l'horaire de service et de la surveillance du marché visée à l'article 15 de la directive 2012/34/UE;

b) de l'évolution attendue des besoins en matière de transport et de la demande de services de transport ferroviaire et de capacités de l'infrastructure qui en résulte, telle qu'elle ressort de l'analyse visée à l'article 15 du présent règlement;

c) ***des besoins de capacités annoncés par les parties prenantes opérationnelles et*** des contributions résultant de la consultation des candidats actuels et potentiels conformément à l'article 13; **[Am. 71]**

d) de l'évolution attendue ou planifiée des capacités de l'infrastructure, telle qu'elle ressort notamment de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE et du plan d'entreprise du gestionnaire de l'infrastructure visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE;

e) des travaux d'infrastructure planifiés qui devraient avoir une incidence sur le réseau;

f) des caractéristiques des différents marchés du transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne:

i) la vitesse;

ii) la fréquence;

iii) la tolérance en matière d'écarts par rapport au sillon attribué;

iv) la possibilité de dévier les services, de les reprogrammer ou de les remplacer par d'autres modes de transport en cas de perturbation du réseau;

v) la volatilité de la demande de transport ferroviaire et la nécessité qui en découle de planifier les services ferroviaires à un horizon temporel différent.

f bis) des effets socioéconomiques et environnementaux du recours aux capacités de l'infrastructure, dans la mesure du possible. **[Am. 72]**

5. La planification stratégique des capacités tient compte de la capacité attribuée par la voie d'accords-cadres et d'une planification glissante.

6. La planification stratégique des capacités ~~comprend les lignes appartenant au réseau central et au réseau central étendu du RTE-T au sens de l'article 6 et de l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T]~~***englobe l'espace ferroviaire unique européen***. ~~Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent y inclure d'autres lignes et nœuds du réseau qu'ils gèrent.~~ **[Am. 73]**

La planification stratégique des capacités est effectuée à un niveau suffisamment détaillé pour permettre la planification des capacités pour des sections spécifiques du réseau. À cette fin, le réseau est représenté par des nœuds et des sections qui permettent de tenir compte des caractéristiques pertinentes de l'offre et de la demande de capacités.

Ces nœuds et sections sont indiqués dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

7. La planification stratégique des capacités porte sur une période couvrant au moins les cinq années à venir. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent porter cette période à plus de cinq ans, notamment pour favoriser le développement de l'infrastructure dans le cadre de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

8. Les gestionnaires de l'infrastructure réexaminent et actualisent régulièrement les résultats de la planification stratégique des capacités en tenant compte, en particulier, des éléments suivants:

a) développement de l'infrastructure ferroviaire;

b) variations de la demande de capacités de l'infrastructure en provenance du marché***, en tenant compte des besoins de services nouveaux ou modifiés annoncés par les candidats***; **[Am. 74]**

c) résultats des processus de répartition décrits aux sections 3 et 4 au cours des précédentes périodes de validité de l'horaire de service, y compris le degré d'utilisation des capacités de l'infrastructure par les candidats;

d) enseignements tirés de la gestion du trafic assurée conformément au chapitre III;

e) résultat de la gestion des perturbations et des crises assurée conformément au chapitre III;

f) résultats de l'examen des performances effectué conformément au chapitre IV.

9. ***Le … [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] au plus tard,*** le REGI élabore des lignes directrices définissant des principes, des procédures et des méthodes communs pour la planification stratégique des capacités. Il intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 du présent règlement. Ces lignes directrices devraient contenir au moins les éléments énumérés à l'annexe III du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces lignes directrices dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE. Ils expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux principes, procédures et méthodes communs établis dans les lignes directrices. **[Am. 75]**

9 bis. Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir des principes, des procédures et des méthodes communs pour la planification stratégique des capacités et de modifier le paragraphe 9 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités. **[Am. 76]**

Article 13

Consultation des parties prenantes sur la planification stratégique des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent toutes les parties prenantes opérationnelles sur la planification stratégique des capacités conformément à l'article 7 sexies de la directive 2012/34/UE.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent toutes les parties prenantes opérationnelles exploitant des services ferroviaires multiréseaux sur la planification stratégique des capacités ***tout au long de la phase de gestion stratégique des capacités, et au moins selon les étapes fixées à l'annexe I*** conformément aux articles 53 et 54. **[Am. 77]**

2 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure donnent aux candidats la possibilité d'annoncer leurs besoins de capacités dans un format structuré tout au long du processus de gestion des capacités, pour lequel le REGI fixe des délais appropriés. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent tout en œuvre pour intégrer les besoins annoncés par les candidats dans les documents relatifs à la planification stratégique des capacités visés à l'article 11, paragraphe 2. Si des solutions de remplacement ne sont pas disponibles pour tous les besoins de capacités annoncés, les gestionnaires de l'infrastructure mettent tout en œuvre pour résoudre les conflits éventuels en recourant au mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 36. **[Am. 78]**

2 ter. L'organisme de contrôle surveille les activités du gestionnaire de l'infrastructure en matière de planification stratégique des capacités conformément à l'article 63. **[Am. 79]**

Article 14

Coordination des activités de planification stratégique des capacités entre les gestionnaires de l'infrastructure

1. Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent leurs activités liées à la planification stratégique des capacités conformément à l'article 53.

La coordination garantit notamment:

a) la cohérence de la planification stratégique entre les réseaux concernés, notamment en ce qui concerne la stratégie en matière de capacités, le modèle de capacité et le plan des offres de capacités, la planification des travaux d'infrastructure et la planification des situations d'urgence;

b) la prise en compte appropriée des besoins de capacités pour les services ferroviaires multiréseaux dans la stratégie en matière de capacités, le modèle de capacité et le plan des offres de capacités;

c) une évaluation des performances de la planification stratégique des capacités et de ses résultats, conformément au chapitre IV;

d) la participation de toutes les parties prenantes opérationnelles ***et de la plateforme ferroviaire européenne (ci-après la «PFE»)***, des organismes de contrôle et du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ci-après l'«ENRRB»), des coordonnateurs européens et, le cas échéant, des autorités des États membres et d'autres parties prenantes. **[Am. 80]**

2. Le REGI tient compte de toute plainte pertinente des candidats ou candidats potentiels concernant les documents de planification visés à l'article 11, paragraphe 2, et demande des informations supplémentaires aux entités participant à la coordination conformément à l'article 53 et aux parties prenantes opérationnelles consultées conformément à l'article 54, avant d'adopter un avis ou une recommandation visant à améliorer la cohérence de ces documents de planification. Le REGI communique son avis sur les projets de documents de planification à l'ENRRB ou l'informe de l'absence d'adoption d'un avis. L'ENRRB procède conformément à l'article 65, paragraphe 3.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte de toute recommandation adoptée par le REGI conformément au paragraphe 2. Lorsque les gestionnaires de l'infrastructure ne suivent pas la recommandation, ils en expliquent les raisons dans les documents de planification. L'ENRRB assure le suivi du processus de coordination et de sa mise en œuvre. Il informe la Commission de son point de vue sur la nécessité de remédier à d'éventuelles lacunes du processus de coordination.

3 bis. La gouvernance du transport ferroviaire de fret présente une recommandation sur une stratégie coordonnée en matière de capacités aux gestionnaires de l'infrastructure concernés trois mois avant la période définie à l'article 10, paragraphe 4. **[Am. 81]**

Article 15

Analyse de l'évolution attendue du marché des transports

1. Les gestionnaires de l'infrastructure et le REGI***, en consultation avec l'ENRRB et la PFE,*** surveillent et analysent régulièrement les marchés des transports ***et les aspects multimodaux pertinents pour le rail*** afin d'éclairer leur stratégie économique globale, leur gestion des capacités et des situations d'urgence et leurs décisions d'investissement. Les gestionnaires de l'infrastructure communiquent les résultats de cette analyse aux autres parties prenantes à des fins similaires, y compris aux coordonnateurs européens. **[Am. 82]**

2. Aux fins du présent règlement, l'analyse du marché des transports visée au paragraphe 1 sert notamment à éclairer la planification stratégique des capacités visée à l'article 11, la ventilation des capacités de l'infrastructure visée à l'article 25 et la répartition des capacités sur la base du mécanisme formel de règlement des conflits visé à l'article 37.

3. Le REGI réalise une étude du marché européen des transports couvrant le transport de voyageurs et de marchandises dans un contexte multimodal au plus tard le [31 décembre 2028]. L'étude a notamment pour objet d'établir:

a) des projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises pour tous les modes de transport dans l'Union;

b) des estimations relatives au potentiel d'augmentation du volume du transport ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et les conditions nécessaires pour réaliser cette croissance;

c) si possible, une ventilation géographique des projections relatives aux flux de transport, destinée à étayer la planification stratégique des capacités.

c bis) si possible, les conséquences prévisibles du changement climatique sur les infrastructures et les services fournis. **[Am. 83]**

4. Le REGI consulte les candidats***, la PFE***, les clients des services de transport ferroviaire et leurs associations, les autorités publiques nationales et de l'UE sur le cahier des charges de l'étude, notamment quant à la finalité de l'étude et au processus de participation des parties prenantes. **[Am. 84]**

5. Le REGI réexamine et actualise l'étude en tant que de besoin et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans.

5 bis. Toutes les données de l'étude et l'étude elle-même sont publiées et accessibles gratuitement. Les données sont disponibles dans un format lisible par machine. **[Am. 85]**

Article 16

Stratégie en matière de capacités

1. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte une stratégie en matière de capacités dans laquelle il expose ses attentes quant à l'évolution future de l'offre et de la demande de capacités de l'infrastructure ferroviaire et sa vision quant à la manière de répondre à cette évolution.

La stratégie en matière de capacités sert d'outil de communication, de consultation et de coordination entre les parties prenantes opérationnelles.

2. La stratégie en matière de capacités contient des informations sur le développement futur de l'infrastructure ferroviaire, des perspectives concernant l'évolution de la demande à l'égard des divers services de transport ferroviaire et toute autre information utile sur la disponibilité et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

3. La stratégie en matière de capacités comprend une feuille de route stratégique définissant les éléments suivants:

a) la portée géographique de la stratégie en matière de capacités visée à l'article 16, du modèle de capacité visé à l'article 17 et du plan des offres de capacités visé à l'article 18;

b) les lignes de remplacement envisagées en cas de restrictions de capacités au sens de l'article 10 et dans le cadre de la planification des situations d'urgence visée à l'article 19.

La feuille de route stratégique figure dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore, publie et***, lorsque cela est nécessaire,*** met ~~régulièrement~~ à jour la stratégie en matière de capacités en fonction du calendrier et du contenu prévus à l'annexe I, section 2. **[Am. 86]**

5. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats ***et les installations de service touchées*** sur la stratégie en matière de capacités conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure ***concernés*** conformément à l'article 14. **[Am. 87]**

5 bis. Le gestionnaire de l'infrastructure soumet la stratégie en matière de capacités à l'organisme de contrôle. Dans un délai de trois mois après la publication, l'organisme de contrôle, après analyse, a le pouvoir d'exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il la modifie. **[Am. 88]**

Article 17

Modèle de capacité

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit un modèle de capacité qui affine la stratégie en matière de capacités sur la base des résultats des activités de consultation et de coordination visées aux articles 13 et 14.

Le modèle de capacité permet une prise en compte équilibrée, d'une part, des besoins de capacités des différents segments des services de transport ferroviaire et, d'autre part, de la nécessité, pour les gestionnaires de l'infrastructure, d'entretenir et de renouveler l'infrastructure ferroviaire et de la développer (modernisation des infrastructures existantes et construction de nouvelles infrastructures). Il sert d'instrument de communication, de consultation et de coordination de la planification stratégique des capacités entre les parties prenantes opérationnelles.

2. Le modèle de capacité fournit au moins des informations sur le volume total des capacités disponibles par section du réseau et sur les parts de capacités réservées aux différents segments des services de transport ferroviaire et aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure. ***Il contient également les informations relatives aux capacités des installations de service concernées visées à l'article 29, paragraphe 1.*** Les gestionnaires de l'infrastructure élaborent et publient le modèle de capacité pour chaque période de validité de l'horaire de service et mettent ~~régulièrement~~ à jour***, lorsque cela est nécessaire,*** le modèle de capacité en fonction du contenu et du calendrier prévus à l'annexe I, sections 1 et 2. **[Am. 89]**

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient les divergences éventuelles entre le modèle de capacité et la stratégie en matière de capacités pour la même période de validité de l'horaire de service. ~~S'il y a lieu,~~***Il n'est pas nécessaire de mettre à jour*** la stratégie en matière de capacités ~~est révisée en fonction~~***si le modèle de capacité a déjà été publié pour la même période de validité*** de l'~~évolution de la situation depuis son adoption ou sa dernière mise à jour~~***horaire***. **[Am. 90]**

4. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats ***et l'organisme de contrôle*** sur le modèle de capacité conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure ***concernés*** conformément à l'article 14. **[Am. 91]**

4 bis. Le gestionnaire de l'infrastructure soumet le modèle de capacité à l'organisme de contrôle pour examen deux mois avant la publication. Au plus tard un mois avant la publication, l'organisme de contrôle peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité avant sa publication. En vue d'assurer la cohérence transfrontière des modèles de capacité, la décision de l'organisme de contrôle tient compte, le cas échéant, de tout avis ou de toute recommandation du REGI, de l'AFE ou d'autres organismes de contrôle. **[Am. 92]**

Article 18

Plan des offres de capacités

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan des offres de capacités en vue de fournir des informations complètes sur:

a) les capacités de l'infrastructure disponibles pour attribution aux candidats ***dans l'horaire de service, réservées pour des demandes ultérieures conformément à l'article 33, y compris les installations de service***; **[Am. 93]**

b) les capacités de l'infrastructure non disponibles pour attribution.

Le plan des offres de capacités sert de base à la répartition des capacités.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure publient le plan des offres de capacités pour chaque période de validité de l'horaire de service au plus tard à la date limite fixée à l'annexe I, section 2, et le mettent à jour en permanence jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service à laquelle ce plan se réfère. Le plan des offres de capacités est fourni pour chaque jour de la période de validité de l'horaire de service concernée.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure élaborent le plan des offres de capacités sur la base des résultats du processus de planification stratégique des capacités visé aux articles 11 à 17 et à l'annexe I, sections 1 et 2.

Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient les divergences éventuelles entre le plan des offres de capacités et le modèle de capacité pour la même période de validité de l'horaire de service.

4. Dans le plan des offres de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent mentionner des capacités de l'infrastructure ***et des capacités des installations de service visées à l'article 29, paragraphe 1*** comme étant préalablement planifiées. Par capacités préalablement planifiées, on entend les capacités pour lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure définit les caractéristiques et les volumes des capacités disponibles pouvant être sollicitées par les candidats, fixe les règles régissant leur répartition et définit la procédure à suivre pour les solliciter, conformément à l'article 20. Les caractéristiques, les règles et les procédures de répartition spécifiées sont prises en compte pour l'attribution des capacités préalablement planifiées. **[Am. 94]**

5. Les capacités préalablement planifiées sont présentées dans le plan des offres de capacités sous la forme d'objets de planification de capacités au sens de l'article 20, qui précisent le volume et les caractéristiques des capacités et qui sont associés aux règles et procédures de répartition régissant la mise à disposition de ces capacités.

6. Sous réserve du paragraphe 7, le plan des offres de capacités comprend les éléments suivants:

a) capacités disponibles pour attribution aux candidats pour la période de validité de l'horaire de service à laquelle se réfère le plan des offres de capacités:

   i) capacités qui n'ont pas été préalablement planifiées par le gestionnaire de l'infrastructure;

   ii) capacités qui ont été préalablement planifiées par le gestionnaire de l'infrastructure;

b) capacités non disponibles pour attribution aux candidats:

   i) capacités réservées pour des travaux d'infrastructure ayant une incidence commerciale et opérationnelle importante sur les candidats et les entreprises ferroviaires au sens de l'annexe I, section 3;

   ii) capacités réservées pour des fenêtres de temps régulières permettant la programmation ultérieure de travaux d'infrastructure ayant une incidence limitée;

   iii) capacités déjà attribuées par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31 ou du processus de planification pluriannuelle glissante conformément à l'article 33;

   iv) capacités réservées à des fins autres que celles visées aux points i), ii) et iii), qui sont clairement indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le plan des offres de capacités indique les restrictions applicables à l'utilisation des infrastructures spécialisées visées à l'article 24.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le plan des offres de capacités les éléments énumérés au paragraphe 6, point b), se rapportant à l'infrastructure ferroviaire qu'ils gèrent.

Les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le plan des offres de capacités tous les éléments énumérés au paragraphe 6 ~~pour toutes les lignes et tous les nœuds appartenant au réseau central et au réseau central étendu du RTE-T tels qu'ils sont définis dans le [nouveau règlement RTE-T]~~***et assurent la cohérence avec la stratégie en matière de capacités***. **[Am. 95]**

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent inclure dans le plan des offres de capacités les éléments visés au paragraphe 6 pour les autres lignes et nœuds du réseau qu'ils gèrent.

8. Lorsqu'ils procèdent à la planification préalable des capacités conformément au paragraphe 6, point a ii), les gestionnaires de l'infrastructure suivent les principes énoncés à l'article 8, paragraphe 4.

Les gestionnaires de l'infrastructure assurent la planification préalable des capacités sur la base des orientations stratégiques formulées par les États membres conformément à l'article 11, paragraphe 3, des résultats de la consultation des candidats effectuée conformément à l'article 13 et de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure assurée conformément à l'article 14.

9. ***Le gestionnaire de l'infrastructure soumet le projet de plan des offres de capacités à l'organisme de contrôle pour examen deux mois avant la publication. Au plus tard un mois avant la publication,*** l'organisme de contrôle analyse ~~le plan des offres de capacités~~***ce plan*** et peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le plan des offres de capacités. ~~La décision de l'organisme de contrôle tient compte des avis ou recommandations éventuels émis, le cas échéant, par le REGI.~~ **[Am. 96]**

9 bis. En vue d'assurer la cohérence transfrontière des plans d'offres de capacités, la décision de l'organisme de contrôle tient compte, le cas échéant, de tout avis ou de toute recommandation de l'ENRRB, de l'AFE ou d'autres organismes de contrôle. **[Am. 97]**

10. ***Au plus tard le... [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], et en consultation avec la PFE,*** le REGI adopte des lignes directrices et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, en précisant les éléments suivants: **[Am. 98]**

a) les modalités de publication du plan des offres de capacités, y compris les services, outils, fonctions et interfaces numériques;

b) le processus de consultation des candidats concernant le plan des offres de capacités.

10 bis.
Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir des principes, des procédures et des méthodes communs pour les lignes directrices visées au paragraphe 10 du présent article et de modifier le paragraphe 10 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités. **[Am. 99]**

Article 19

Planification des situations d'urgence

1. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent et mettent en œuvre un processus continu de planification des situations d'urgence en prévision des perturbations pouvant toucher l'exploitation du réseau et d'autres situations de crise affectant le trafic ferroviaire.

La planification des situations d'urgence constitue le cadre de référence pour la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises conformément à l'article 42, en vue de permettre une réaction rapide à ces situations et de réduire au minimum leur incidence sur le trafic ferroviaire.

Les gestionnaires de l'infrastructure consignent les résultats de la planification des situations d'urgence dans un plan d'urgence.

2. La planification des situations d'urgence comprend notamment:

a) la désignation d'itinéraires de substitution permettant de dévier le trafic en cas d'indisponibilité ~~des lignes faisant partie du réseau central RTE-T et du réseau central étendu, conformément à l'article 6 et à l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T]~~***d'une ligne***; **[Am. 100]**

b) une planification indicative des capacités de l'infrastructure disponibles sur les itinéraires de substitution désignés conformément au point a), garantissant la transparence quant aux capacités de l'infrastructure disponibles sur ces lignes qui peuvent être utilisées en cas d'incidents et, en particulier, de perturbations du réseau conformément à l'article 46;

c) la définition des règles et procédures régissant la gestion du trafic et des crises, y compris pour le partage d'informations entre les gestionnaires de l'infrastructure, les autres parties prenantes opérationnelles et les autres parties concernées telles que les autorités publiques compétentes pour le transport ferroviaire ou la sécurité et les situations d'urgence, ainsi que des critères d'activation de ces procédures;

d) l'identification et la liste des organismes à informer en cas d'incident grave ou de perturbation grave dans la circulation des trains;

e) toutes les autres mesures de préparation nécessaires pour assurer la gestion des perturbations et la gestion des crises conformément à l'article 42 et au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à la cohérence de la planification des situations d'urgence avec la planification stratégique des capacités, en particulier la stratégie en matière de capacités, le modèle de capacité, le plan des offres de capacités, et avec la planification des travaux d'infrastructure visée à l'article 10.

4. Les résultats de la planification des situations d'urgence, en particulier la désignation des lignes de remplacement conformément au paragraphe 2, point a), et la planification indicative des capacités sur les lignes de remplacement conformément au paragraphe 2, point b), sont inclus dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.

5. La Commission ~~adopte~~***est habilitée à adopter*** des actes ~~d'exécution détaillant~~***délégués conformément à l'article 71 afin de définir les détails de*** la procédure et les critères à suivre pour l'application du paragraphe 2 ***du présent article***, en particulier dans les situations susceptibles d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière. Ces actes ~~d'exécution~~***délégués*** sont adoptés ~~en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3~~***au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]***. **[Am. 101]**

Article 20

Critères et procédures régissant l'attribution des capacités préalablement planifiées et la définition des objets de planification des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités préalablement planifiées prévues dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18 selon des critères et des procédures transparents et non discriminatoires.

2. Les objets de planification des capacités définissent les caractéristiques et les propriétés des différents types de capacités préalablement planifiées, et notamment les capacités disponibles pouvant être sollicitées par les candidats, les capacités réservées pour les travaux d'infrastructure et les capacités déjà attribuées. Ces caractéristiques et ces propriétés comprennent tous les aspects pertinents pour les divers types de capacités préalablement planifiées, tels que l'itinéraire, l'horaire, la vitesse minimale garantie ou requise, la compatibilité technique entre le matériel roulant et l'infrastructure, les paramètres et le nombre de ~~créneaux~~***mouvements de trains*** prévus. **[Am. 102]**

3. ***Au plus tard le... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] et en consultation avec la PFE,*** le REGI élabore un cadre commun pour les critères et procédures visés au paragraphe 1 ***du présent article*** et l'intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Ce cadre commun assure l'équilibre entre, d'une part, les avantages de la réservation de capacités en fonction des types de services ferroviaires ou processus de répartition et, d'autre part, la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins du marché en matière de répartition des capacités. À cette fin, le cadre commun prévoit la possibilité de tenir compte, dans le cadre du mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36, des demandes de droits à capacités qui ne sont pas compatibles avec les capacités préalablement planifiées. **[Am. 103]**

4. Le REGI élabore et adopte des spécifications formelles pour les objets de planification des capacités dans un format lisible par l'être humain et lisible par machine. Le REGI intègre ces spécifications dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 ***du présent règlement***. Sur la base de l'expérience acquise dans l'application du présent article, le REGI***, après consultation de la PFE,*** fournit à la Commission des informations sur d'éventuelles modifications à apporter aux spécifications techniques d'interopérabilité prévues par la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, conformément à l'article 62, paragraphe 3, du présent règlement. **[Am. 104]**

4 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 afin de définir les détails de la procédure et les critères à suivre pour l'application du paragraphe 1 du présent article, en particulier dans les situations susceptibles d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière, et de modifier le paragraphe 1 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. **[Am. 105]**

Article 21

Infrastructures fortement utilisées et saturées

1. Les gestionnaires de l'infrastructure déclarent sans délai qu'un élément de l'infrastructure est soit fortement utilisé, soit saturé si au moins une des conditions suivantes est remplie:

a) l'utilisation des capacités a dépassé les valeurs seuils déterminant les infrastructures fortement utilisées ou saturées pendant les périodes de référence indiquées à l'annexe II, point 1, au cours de la période de validité précédente ou en cours de l'horaire de service;

b) les résultats de la planification stratégique des capacités effectuée conformément à la présente section indiquent que les besoins de capacités exprimés lors des phases de planification stratégique des capacités dépassent les capacités disponibles pour attribution au cours d'une période de validité donnée de l'horaire de service;

c) des travaux d'infrastructure entraînant des restrictions de capacités programmées conformément à l'article 10 entraînent un manque de capacités.

2. Dans la déclaration visée au paragraphe 1 sont précisés la période de validité de l'horaire de service ainsi que l'élément de l'infrastructure et les périodes spécifiques auxquels elle se rapporte.

3. Les demandes d'attribution de capacités incompatibles présentées individuellement pendant la période ~~couverte par~~***de validité de*** l'horaire de service ne sauraient conduire à déclarer qu'un élément d'infrastructure est fortement utilisé ou saturé, sauf si les conditions énoncées au paragraphe 1 sont remplies. **[Am. 106]**

4. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée fortement utilisée ou saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 22, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 23, a déjà été mis en œuvre.

5. Pour les éléments de l'infrastructure déclarés fortement utilisés ou saturés, les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18, en tenant compte des résultats de l'analyse des capacités visée à l'article 22.

6. Si les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné de résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure applique une procédure de ventilation ou d'attribution des capacités de l'infrastructure limitées fondée sur des critères transparents et objectifs. Cette procédure est mise en œuvre conformément à l'article 8 du présent règlement et est définie, avec les critères applicables, dans le document de référence du réseau.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure indiquent les infrastructures déclarées fortement utilisées ou saturées dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

8. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau et respectent les mesures et critères éventuels adoptés conformément au paragraphe ~~7~~**6**. **[Am. 107]**

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe II afin de garantir l'efficacité de la gestion des capacités sur les infrastructures fortement utilisées et saturées et de tenir compte des préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte de l'expérience du REGI, des gestionnaires de l'infrastructure, des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et ~~du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire~~***de l'ENRRB*** pour la mise en œuvre du présent article. **[Am. 108]**

Article 22

Analyse des capacités dans le cas d'infrastructures fortement utilisées ou saturées

1. Le gestionnaire de l'infrastructure effectue une analyse des capacités dans un délai de six mois suivant la date à laquelle une infrastructure a été déclarée fortement utilisée ou saturée.

L'analyse des capacités détermine les contraintes pesant sur les capacités de l'infrastructure qui empêchent que des besoins de capacités exprimés par des candidats soient intégrés dans le modèle de capacité ou dans le plan des offres de capacités, ou qui empêchent de répondre de la manière voulue aux demandes de capacités de l'infrastructure.

L'analyse des capacités comprend également un premier ensemble indicatif de mesures qui pourraient être prises à court, moyen et long termes pour réduire la saturation et accroître les capacités disponibles. ***L'analyse des capacités établit une distinction entre les mesures relatives aux infrastructures très utilisées et celles relatives aux infrastructures saturées.*** **[Am. 109]**

2. L'analyse des capacités porte sur les caractéristiques de l'infrastructure en termes de capacités, de potentiel et d'interopérabilité, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de tous ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, ***y compris par l'intermédiaire de réseaux différents le cas échéant,*** la reprogrammation des services, la modification des vitesses, l'harmonisation des procédures d'exploitation et l'amélioration de l'infrastructure. **[Am. 110]**

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur le projet d'analyse des capacités conformément à l'article 7 sexies de la directive 2012/34/UE et, si la section de l'infrastructure concernée fait partie d'un corridor de transport européen, conformément à l'article 54.

Le gestionnaire de l'infrastructure rend publics les résultats de l'analyse des capacités. Le REGI veille à ce que ces publications soient facilement accessibles.

4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des résultats des éventuelles analyses des capacités effectuées***, notamment dans les autres réseaux concernés,*** en vertu du présent article dans la planification stratégique des capacités, et notamment dans la stratégie en matière de capacités, dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités. **[Am. 111]**

Les résultats de l'analyse des capacités sont soumis aux autorités des États membres chargées d'élaborer la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE et au coordonnateur européen chargé du corridor de transport européen concerné.

Article 23

Plan de renforcement des capacités

1. ***Pour les infrastructures déclarées saturées conformément à l'article 21 et*** dans un délai de six mois suivant la réalisation de l'analyse des capacités en application de l'article 22, le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan de renforcement des capacités. **[Am. 112]**

Le plan de renforcement des capacités 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 ***mesures décrites à l'article 22, paragraphe 2 et des*** modifications probables des redevances d'accès. **[Am. 113]**

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

2. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée conformément à l'article 13.

Il peut être soumis à l'approbation préalable de l'État membre.

3. L'État membre concerné tient compte des plans de renforcement des capacités lors du renouvellement de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

Le coordonnateur européen du corridor de transport européen concerné tient compte du plan de renforcement des capacités dans son plan de travail visé à l'article 53 du [nouveau règlement RTE-T].

Sur la base d'une analyse des capacités, l'État membre construit les infrastructures nécessaires ou les modernise. **[Am. 114]**

4. Sans préjudice de l'article 40 du présent règlement, le gestionnaire de l'infrastructure cesse de percevoir des redevances pour l'infrastructure concernée en vertu de l'article 31, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE dans l'un des cas suivants:

a) il ne présente pas de plan de renforcement des capacités;

b) il tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

5. Nonobstant le paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure peut, sous réserve de l'accord de l'organisme de contrôle, continuer de percevoir ces redevances dans l'un des cas suivants:

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

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

Article 24

Infrastructure spécialisée

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les capacités de l'infrastructure sont considérées comme étant disponibles pour l'utilisation de tous les types de trafic compatibles avec l'itinéraire destiné à être exploité conformément à la directive (UE) 2016/797 et aux spécifications établies dans les actes d'exécution adoptés en vertu de celle-ci.

2. Lorsqu'il existe des itinéraires de substitution adéquats et que, conformément à la procédure prévue à l'article 25, il peut être démontré que cela est justifié d'un point de vue social, économique et environnemental, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure indique la désignation dans les documents de planification visés à l'article 11, paragraphe 2, et réserve des capacités pour les types de trafic en question dans le plan des offres de capacités.

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. Les infrastructures désignées conformément au paragraphe 2 sont indiquées dans le document de référence du réseau, dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797, dans la stratégie en matière de capacités, dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.

Article 25

Ventilation des capacités de l'infrastructure en fonction de critères socioéconomiques et environnementaux

1. Lorsqu'un élément de l'infrastructure a été déclaré fortement utilisé ou saturé au cours d'une future période de validité de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure ventile la capacité de cet élément de l'infrastructure dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18 se rapportant à la période de validité de l'horaire de service concernée.

2. Lorsqu'il ventile les capacités de l'infrastructure ***déclarée saturée*** conformément au paragraphe 1, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 8. **[Am. 115]**

Au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], lorsque les capacités de l'infrastructure ventilées ont été déclarées fortement utilisées conformément au paragraphe 1 du présent article, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 8. **[Am. 116]**

Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte des besoins de capacités propres aux services ferroviaires multiréseaux***, notamment aux services internationaux de fret ferroviaire***. **[Am. 117]**

SECTION 3

Programmation et répartition des capacités

Article 26

Droits à capacités

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, de la directive 2012/34/UE.

Les gestionnaires de l'infrastructure attribuent aux candidats le droit d'utiliser les capacités de l'infrastructure sous l'une des formes suivantes:

a) des spécifications de capacités;

b) des sillons ferroviaires.

Le REGI définit les caractéristiques des spécifications de capacités et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure convertissent les droits à capacités attribués sous la forme de spécifications de capacités en droits à capacités attribués sous la forme de sillons avant la circulation effective du train conformément aux délais fixés à l'annexe I, points 4, 5 et 6.

3. Les droits à capacités attribués sous la forme de sillons peuvent être accordés aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de validité de l'horaire de service. Les droits à capacités attribués sous la forme de spécifications de capacités peuvent être attribués pour une durée supérieure à une période de validité de l'horaire de travail conformément aux articles 31 et 33.

4. Sauf disposition contraire du présent règlement, 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 le droit des États membres.

5. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 11 de la directive 2012/34/UE, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question 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 de la directive 2012/34/UE et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informées sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours.

6. Une fois affecté à un candidat, un droit à capacités ne peut être transféré par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute forme de transfert 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.

Article 27

Méthodes de répartition des capacités

1. Les gestionnaires de l'infrastructure accordent des droits à capacités aux candidats en appliquant les processus de répartition visés aux articles 31 à 34.

Toute modification de capacités attribuées est également considérée comme une répartition de capacités.

2. Les candidats ~~ont le droit de solliciter~~***sollicitent*** des droits à capacités multiréseaux, et ~~d'obtenir~~***obtiennent*** une réponse à leur demande, en un seul endroit et en une seule opération***, comme prévu au paragraphe 4 du présent article***. Les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent à la répartition des capacités pour les services ferroviaires multiréseaux, et en particulier les services internationaux de fret ferroviaire et les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs. **[Am. 118]**

Les gestionnaires de l'infrastructure attribuent et gèrent les droits à capacités multiréseaux conformément à l'article 28.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure respectent la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées***, notamment dans le cas des entreprises ferroviaires verticalement intégrées. Les informations telles que la ligne spécifique faisant l'objet de la demande, son numéro ou sa fréquence sont considérées comme confidentielles.*** **[Am. 119]**

4. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure au moyen d'outils et de services numériques conformément à l'article 62.

Pour les droits à capacités multiréseaux, ***après approbation par l'AFE de la conformité aux spécifications techniques d'interopérabilité et avant le... [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** le REGI établit ***un guichet unique dans*** une interface unique ou un système commun ***élaborés*** conformément à l'article 62~~, afin de~~***. Les gestionnaires de l'infrastructure utilisent cette interface unique pour*** gérer la répartition des capacités en un seul endroit et en une seule opération. ***Les services ferroviaires connectés ou regroupés ont un seul gestionnaire de l'infrastructure comme point de contact unique. Ces services ferroviaires connectés ou regroupés sont déclarés dans la demande de capacités.*** **[Am. 120]**

5. Lorsqu'ils sollicitent ou modifient des capacités attribuées, les candidats et les gestionnaires de l'infrastructure se conforment à l'article 39.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure annule un droit à capacités 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. Le REGI ~~définit~~***consulte la PFE pour définir*** les fourchettes des seuils d'utilisation et les ~~intègre~~***intégrer*** dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **[Am. 121]**

L'organisme de contrôle surveille l'application transparente et non discriminatoire du présent paragraphe et examine toute plainte reçue.

7. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure annule, conformément au paragraphe 6, des droits à capacités multiréseaux, ***il en informe*** l'organisme de contrôle responsable de ce gestionnaire de l'infrastructure***. Cet organisme de contrôle*** en informe les organismes de contrôle concernés et l'ENRRB. **[Am. 122]**

7 bis. Le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à recourir, le cas échéant, à des stratégies d'établissement des horaires spécifiques. Si le gestionnaire de l'infrastructure décide d'assurer la planification préalable des capacités en utilisant des sillons systématiques présentant une pertinence transfrontière, il se coordonne avec les gestionnaires de l'infrastructure voisins et les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés afin de trouver des solutions convenues d'un commun accord pour le trafic transfrontière. Indépendamment de l'approche nationale suivie par les États membres pour l'établissement de leurs horaires, les gestionnaires de l'infrastructure garantissent une répartition des sillons équilibrée, juste et non discriminatoire. En ce qui concerne la compensation visée à l'article 40 pour les modifications des droits à capacités qui concernent également des sillons systématiques, sa valeur est fixée à au moins 1,25 fois la valeur définie pour les sillons non systématiques conformément à la procédure énoncée à l'article 40. **[Am. 123]**

7 ter. Les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels que définis dans le plan des offres de capacités, qu'elles aient été acceptées ou rejetées. Sur la base de ces informations, l'organisme de contrôle émet tous les deux ans au moins un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité. **[Am. 124]**

Article 28

Coordination de l'attribution des droits à capacités multiréseaux

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure reçoit une demande de droits à capacités multiréseaux conformément à l'article 27, paragraphe 2, il se coordonne avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés conformément à l'article 53.

2. La coordination assure notamment:

a) la désignation d'un ~~point de contact~~***guichet*** unique***, visé à l'article 27, paragraphe 4,*** chargé de la communication avec le candidat en ce qui concerne ~~la~~***chaque*** demande de droits à capacités multiréseaux, qui est notifié sans délai au candidat après réception de la demande***. Cette disposition s'applique également aux paires de trains transfrontières qui constituent des services ferroviaires internationaux allant vers une destination dans un autre État membres et en revenant***; **[Am. 125]**

b) la conformité du droit à capacités multiréseau avec les critères de qualité minimaux concernant la cohérence entre les réseaux et des aspects tels que les itinéraires, les horaires, la disponibilité pour différents jours de circulation et l'état d'avancement de l'attribution;

c) l'exécution cohérente du processus d'attribution des droits à capacités multiréseaux, et en particulier du mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36 et du mécanisme formel de règlement des conflits visé à l'article 37;

d) la coordination des modifications éventuelles apportées aux droits à capacités multiréseaux attribués conformément au point 4 en vue de garantir à tout moment l'intégrité des droits à capacités multiréseaux.

Si les gestionnaires de l'infrastructure ne désignent pas de point de contact unique, le gestionnaire de l'infrastructure sur le réseau duquel est situé le premier lieu de départ assure la fonction de point de contact unique pour les demandes de renseignements liées à la demande de capacités concernée.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure ne fournissent pas de droits à capacité de moindre qualité en réponse aux demandes de droits à capacités multiréseaux par rapport aux demandes de capacités portant sur un seul réseau.

4. Aux fins de la compensation prévue pour les modifications des droits à capacités au sens de l'article 40, un droit à capacités multiréseau est considéré comme un droit à capacités unique. Ainsi, une annulation pour cause de force majeure sur un réseau donné est considérée comme une annulation pour cause de force majeure du droit à capacités sur l'ensemble de l'itinéraire qu'il couvre.

5. ***Au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et en consultation avec la PFE,*** le REGI définit les procédures et méthodes détaillées pour la mise en œuvre du présent article et les exigences de qualité minimales visées au paragraphe 2, point b), et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **[Am. 126]**

5 bis. Au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes d'exécution pour définir les procédures et méthodes détaillées pour la mise en œuvre du présent article et les exigences de qualité minimales visées au paragraphe 2, point b), et pour modifier le paragraphe 5 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités. **[Am. 127]**

Article 29

Coopération en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service

1. Les exploitants d'installations de service qui fournissent des informations indicatives sur les capacités disponibles des installations de service conformément à l'article 6, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission ([16]) coopèrent avec les gestionnaires de l'infrastructure pour permettre à ces derniers de proposer des sillons comprenant des capacités d'installations ~~ferroviaires~~***de service***. Les autres exploitants d'installations de service peuvent conclure un accord avec les gestionnaires de l'infrastructure pour la fourniture conjointe de capacités. **[Am. 128]**

2. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent, dans le document de référence du réseau, une liste des installations de service visées au paragraphe 1.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent solliciter en un seul endroit ***établi conformément à l'article 27, paragraphe 4,*** et en une seule opération ~~des~~***les*** droits à capacités sur l'infrastructure ferroviaire et dans les installations de service visées au paragraphe 1. **[Am. 129]**

4. Aux fins du paragraphe 3, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service coordonnent les capacités et fournissent des droits à capacités, y compris des capacités dans l'installation ~~ferroviaire~~***de service***, qui répondent aux exigences du candidat ou s'efforcent de proposer une solution de remplacement viable. **[Am. 130]**

5. Les exploitants d'installations de service ***touchées*** visés au paragraphe 1 mettent à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure, ~~à la demande ou~~ en temps réel ~~si nécessaire~~, les informations sur les capacités disponibles, dans un format numérique conformément à l'article 62. **[Am. 131]**

5 bis. Lorsqu'ils demandent des droits à capacités en vue d'avoir accès à une installation de service, les candidats apportent une preuve de l'accord du propriétaire de l'installation de service pour accueillir leurs véhicules. **[Am. 132]**

6. Aux fins du présent article et conformément à l'article 62***, après approbation de l'AFE et au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]***, le REGI fournit des lignes directrices sur les exigences fonctionnelles et techniques applicables à l'échange d'informations entre les exploitants d'installations ~~ferroviaires~~***de service*** et les gestionnaires de l'infrastructure ~~aux fins du présent article~~. Sans préjudice de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177, les exploitants d'installations de service peuvent demander à être exemptés de l'application du présent article. Ces demandes sont soumises à l'organisme de contrôle et sont dûment motivées. Les organismes de contrôle peuvent décider de proroger une dérogation dans des cas dûment justifiés. **[Am. 133]**

7. L'ENRRB surveille l'application du paragraphe ~~7~~***6*** et formule des recommandations sur les critères à utiliser pour évaluer les demandes de dérogation. **[Am. 134]**

([16]) Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire (JO L 307 du 23.11.2017, p. 1).

7 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels que définis dans le plan des offres de capacités et qui ont par conséquent été rejetées. Sur la base de ces informations, l'organisme de contrôle émet tous les deux ans au moins un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité. **[Am. 135]**

7 ter. Au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes d'exécution afin de définir les détails des exigences fonctionnelles et techniques applicables à l'échange d'informations entre les exploitants d'installations ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure aux fins du présent article et de modifier le paragraphe 6 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. **[Am. 136]**

Article 30

Horaire de service

1. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent un nouvel horaire de service avant le début de chaque période de validité de l'horaire de service. La durée de l'horaire de service est d'un an.

Les gestionnaires de l'infrastructure entament l'élaboration de l'horaire de service lorsqu'ils procèdent à la répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel visé à l'article 32, en tenant compte des droits à capacités attribués par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31 et dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 33.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour ~~en permanence~~***à intervalles réguliers*** l'horaire de service jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service, en tenant compte des capacités attribuées dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 33, des capacités attribuées dans le cadre du processus ad hoc visé à l'article 34, des modifications apportées aux droits à capacités conformément à l'article 39 et des reprogrammations opérées dans le cadre de la gestion des perturbations et de la gestion des crises conformément à l'article 41.

Article 31

Répartition des capacités par la voie d'accords-cadres

1. Un candidat a le droit de demander des capacités de l'infrastructure pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service. Sans préjudice des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le gestionnaire de l'infrastructure répartit ces capacités par la voie d'accords-cadres conclus avec ce candidat, sous réserve des paragraphes 3 et 4.

Les accords-cadres précisent les droits à capacités octroyés sous la forme de spécifications de capacités au sens de l'article 26, paragraphe 1, point a). Ils ne peuvent pas comprendre de droits à capacités sous la forme de sillons.

Les États membres peuvent exiger l'approbation préalable des accords-cadres par l'organisme de contrôle.

Les accords-cadres sont notifiés à l'organisme de contrôle et approuvés par celui-ci. En cas d'accords-cadres multiréseaux, l'approbation tient compte de l'avis de l'ENRRB. **[Am. 138]**

2. Un candidat qui est partie à un accord-cadre demande la conversion des spécifications de capacités figurant dans l'accord-cadre en sillons correspondants conformément audit accord.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure ne concluent des accords-cadres que si le droit à capacités demandé est compatible avec les documents de planification de la planification stratégique des capacités visés à l'article 11, paragraphe 2. Les gestionnaires de l'infrastructure***, après consultation des réseaux voisins,*** indiquent dans ces documents de planification les capacités qu'ils prévoient de réserver à une répartition par la voie d'accords-cadres. **[Am. 139]**

4. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure***, après consultation de l'organisme de contrôle,*** fixent les parts maximales des capacités totales qui peuvent être attribuées par la voie d'accords-cadres et les intègrent dans le document de référence du réseau. ***Les gestionnaires de l'infrastructure de pays voisins ayant conclu des accords-cadres transfrontières s'alignent sur ces parts maximales des capacités totales et les rendent aussi cohérentes que possible.*** **[Am. 140]**

5. L'accord-cadre doit pouvoir être modifié afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des articles 39 et 40.

6. Les modifications des droits à capacités attribués par la voie d'accords-cadres font l'objet d'une compensation conformément à l'article 40, sauf dans la situation visée au paragraphe 5.

7. Les accords-cadres couvrent, en principe, la période indiquée à l'annexe I, ~~point~~***section*** 5. Le gestionnaire de l'infrastructure peut consentir à une période plus courte ou plus longue dans des cas précis. Toute période supérieure à la période indiquée à l'annexe I, ~~point~~***section*** 5, est justifiée par la nécessité s'imposant aux nouveaux entrants de procéder à des investissements spécifiques ou par le caractère de grande nouveauté du service.

8. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 24 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 lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

9. Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent les capacités attribuées par la voie d'accords-cadres dans le modèle de capacité visé à l'article 17 et dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

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

11. 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 de l'ENRRB, la Commission ~~peut adopter~~***adopte, au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** un acte d'exécution ~~détaillant~~***afin de définir les détails de*** la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application uniforme du présent article et de ***l'article 33 et afin de modifier le présent article et*** l'article 33. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. **[Am. 142]**

Article 32

Répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit la première version opérationnelle de l'horaire de service pour une période de validité donnée de l'horaire de service sur la base des éléments suivants:

a) les demandes de droits à capacités reçues dans le cadre du processus de répartition annuel;

b) les droits à capacités relatifs à la période de validité concernée de l'horaire de service et accordés par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31;

c) les droits à capacités relatifs à la période de validité concernée de l'horaire de service et accordés dans le cadre du processus de planification glissante conformément à l'article 33.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités par attribution simultanée, en vue de satisfaire, dans la mesure du possible, toutes les demandes de capacités de l'infrastructure visées au paragraphe 1, sous réserve des paragraphes 5 et 6. Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte, dans la mesure du possible, de toutes les contraintes supportées par les candidats, y compris de l'incidence économique sur leurs activités.

3. En cas d'incompatibilité entre deux demandes de capacités ou plus***, ou si les demandes de capacités ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités***, les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent d'abord de résoudre le conflit en recourant au mécanisme de ~~consultation~~***résolution des conflits*** par consensus visé à l'article 36. **[Am. 143]**

4. Si le mécanisme de règlement des litiges par consensus visé au paragraphe 3 n'a pas permis de résoudre le conflit de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure appliquent le mécanisme formel de règlement des conflits visé à l'article 37.

5. Conformément aux articles 18 et 20, le gestionnaire de l'infrastructure donne la priorité aux demandes qui sont compatibles avec les capacités préalablement planifiées définies dans le plan des offres de capacités~~. Par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure peut soit accepter, soit rejeter les demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de~~***, à condition que les parties prenantes opérationnelles aient été dûment consultées et que leurs*** capacités ***annoncées aient été pleinement prises en considération***. **[Am. 144]**

Lorsqu'il accepte des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de maintenir l'équilibre global entre les éléments du plan des offres de capacités énumérés à l'article 18, paragraphe 6 ***et la demande elle-même***. ***Ces demandes doivent être prises en considération s'il existe suffisamment de capacités libres disponibles sans limiter les besoins de demandes ultérieures.*** **[Am. 145]**

Lorsqu'il ~~rejette~~***traite*** des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités***, le gestionnaire de l'infrastructure doit proposer une solution de substitution et, lorsque le délai le permet, procéder à une consultation préalable avec les candidats concernés. S'il n'est pas possible de proposer de solution de substitution en cas de rejet d'une demande***, le gestionnaire de l'infrastructure informe sans délai le candidat concerné de son intention de rejeter sa demande. Ce dernier a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle. **[Am. 146]**

6. Les droits à capacités accordés dans le cadre du processus de répartition annuel peuvent comprendre:

a) des sillons;

b) des spécifications de capacités.

Les gestionnaires de l'infrastructure convertissent les droits à capacités accordés sous la forme de spécifications de capacités en sillons, conformément à l'annexe I, section 4.

7. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier du processus de répartition figurant à l'annexe I, section 4.

8. Le gestionnaire de l'infrastructure prend en considération les demandes présentées après la date limite initiale et avant la date limite finale figurant à l'annexe I, ~~point~~***section*** 4. Dans ces cas, le gestionnaire de l'infrastructure attribue des droits à capacités conformément à l'annexe I, section 4, point 2. **[Am. 147]**

9. Pour les demandes relatives à l'horaire de service reçues après la date limite initiale qui ne peuvent pas être satisfaites au moyen de capacités résiduelles réservées à l'horaire de service ou de capacités non planifiées disponibles, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de proposer des solutions de remplacement faisant appel à un itinéraire différent.

10. Le gestionnaire de l'infrastructure consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service. 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.

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

Article 33

Répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante

1. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités dans le cadre du processus de planification glissante en respectant les délais figurant à l'annexe I, ~~point~~***section*** 6. Les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités à cette fin dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18. **[Am. 148]**

2. Les droits à capacités accordés dans le cadre du processus de planification glissante peuvent comprendre:

a) des sillons ou des spécifications de capacités pour tous les jours de circulation durant la période de validité de l'horaire de service comprenant le premier jour de circulation inclus dans la demande;

b) des spécifications de capacités pour tous les jours de circulation au-delà de la période de validité de l'horaire de service comprenant le premier jour inclus dans la demande, pour une durée maximale figurant à l'annexe I, ~~point~~***section*** 6. **[Am. 149]**

Les gestionnaires de l'infrastructure convertissent les droits à capacités accordés sous la forme de spécifications de capacités en sillons, conformément à l'annexe I, section 6.

3. Sans préjudice de l'article 18, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités réservées au processus de planification glissante sur la base du principe de répartition énoncé à l'annexe I, section ~~5~~***6***, point 2. **[Am. 150]**

4. Conformément aux règles et procédures prévues à l'article 20, les gestionnaires de l'infrastructure ~~peuvent refuser de répartir~~***font tout leur possible pour proposer*** des capacités ***de remplacement*** dans le cas de demandes relevant de la planification glissante qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités adopté en conformité avec l'article 18. ~~Tout refus est communiqué sans délai au~~***S'il n'est pas possible de proposer de capacités de remplacement, le gestionnaire de l'infrastructure peut refuser de répartir des capacités pour cette demande incompatible. Le*** candidat~~. Ce dernier~~ a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle. **[Am. 151]**

~~5. Les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels que définis dans le plan des offres de capacités, qu'elles aient été acceptées ou rejetées. Sur la base de ces informations, l'organisme de contrôle émet tous les deux ans au moins un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité.~~ **[Am. 152]**

6. Après notification à l'organisme de contrôle ou sur recommandation de celui-ci, le gestionnaire de l'infrastructure refuse les demandes relevant de la planification glissante lorsqu'elles sont de nature répétitive et qu'elles répondent aux caractéristiques des capacités normalement réparties par la voie d'accords-cadres conformément à l'article 31. L'organisme de contrôle informe l'ENRRB de ces décisions et recommandations et il veille à l'application cohérente du présent paragraphe.

Article 34

Répartition des capacités dans le cadre du processus ad hoc

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répond sans tarder et, en tout état de cause, dans les délais figurant à l'annexe I, section 7, aux demandes ad hoc de capacités de l'infrastructure présentées à tout moment pendant la période de validité de l'horaire de service. Conformément à l'article 9, 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.

Les droits à capacités accordés dans le cadre du processus ad hoc prennent la forme de sillons.

2. La répartition de capacités de l'infrastructure en réponse aux demandes ad hoc se fait sur la base du principe du premier arrivé, premier servi.

Article 35

Programmation des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure

1. Les gestionnaires de l'infrastructure programment dès que possible les restrictions de capacité résultant de travaux d'infrastructure qui ne figurent pas dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

2. Lorsqu'ils programment des travaux d'infrastructure, les gestionnaires de l'infrastructure limitent autant que possible l'incidence sur les capacités préalablement planifiées figurant dans le modèle de capacité ou dans le plan des offres de capacités.

3. Lorsque la programmation d'une restriction de capacités résultant de travaux d'infrastructure nécessite une modification, au sens de l'article 39, d'un droit à capacités attribué, le ou les candidats concernés ont le droit à une compensation, prévue à l'article 40.

4. Lorsque la programmation d'une restriction de capacités résultant de travaux d'infrastructure nécessite une modification, au sens de l'article 39, d'un droit à capacités attribué, le gestionnaire de l'infrastructure fait tout son possible pour fournir des capacités de remplacement aux candidats concernés.

À cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure informe tous les candidats concernés de la modification prévue des droits à capacités en question. Il propose aux candidats concernés des droits à capacités de remplacement ou entame une coordination avec ces candidats afin de convenir de droits à capacités de remplacement.

5. Lorsqu'ils programment des travaux d'infrastructure conformément au présent article, les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier établi à l'annexe I, section 3.

6. Les gestionnaires de l'infrastructure intègrent toutes les restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités, quel que soit le moment auquel elles sont programmées.

Article 36

Mécanisme de résolution des conflits par consensus et coordination des demandes

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la répartition simultanée des capacités, à des demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure, il s'efforce, par la coordination des demandes, de faire en sorte que toutes les exigences soient remplies au mieux.

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. Le gestionnaire de l'infrastructure définit les limites applicables dans son document de référence du réseau. Le REGI fournit des lignes directrices concernant la définition de ces limites et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par voie électronique, des informations suivantes:

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

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

c) les autres sillons proposés sur les itinéraires concernés, conformément au paragraphe 2;

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

Sans préjudice de l'article 27, paragraphe 3, et sous réserve de l'accord de tous les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure peut mettre en contact tous les candidats susceptibles de participer à la résolution d'un conflit afin de faciliter la coordination des demandes.

4. Les principes régissant la coordination des demandes de capacités pour les services ferroviaires nationaux sont exposés dans le document de référence du réseau.

5. Lorsqu'une demande de capacités de l'infrastructure ne peut être satisfaite sans coordination, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de répondre à l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.

6. Sans préjudice des voies de recours existantes et de l'article 56 de la directive 2012/34/UE, en cas de litige relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'un système de règlement des litiges soit mis à disposition en vue de résoudre rapidement ces litiges. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau pour les demandes de capacités relatives aux services ferroviaires nationaux. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

7. Dans les cas de demandes de capacités multiréseaux, le mécanisme de résolution des conflits par consensus prévu aux paragraphes 1, 2 et 3 est mis en œuvre conformément à l'article 53 et fait intervenir le coordonnateur du réseau.

8. ***Au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et après consultation de la PFE,*** le REGI prépare des lignes directrices concernant le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les demandes de capacités multiréseaux et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **[Am. 153]**

8 bis. Au plus tard le [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte un acte d'exécution afin de définir les détails de la procédure et les critères à suivre pour le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les demandes de capacités multiréseaux et afin de modifier le paragraphe 8 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités. **[Am. 154]**

Article 37

Mécanisme formel de résolution des conflits sur la base de critères socio-économiques et environnementaux

1. Lorsque le mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 36 n'a pas permis de résoudre le conflit de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités de l'infrastructure conformément à l'article 8.

2. Dans le cadre du ~~processus~~***mécanisme*** formel de résolution des conflits, les demandes de droits à capacités multiréseaux sont prises en considération dans leur intégralité. Lorsque différents paramètres nationaux s'appliquent, au sens de l'article 8, paragraphe 6, ces paramètres sont utilisés sur les sections respectives. **[Am. 155]**

3. En cas de demandes concurrentes de capacités relatives à des services ferroviaires présentant des caractéristiques et un profil socio-économique similaires, le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités au moyen d'enchères ou de manière à accorder l'accès au plus grand nombre de candidats possible. Cette dernière méthode est appliquée sous réserve de l'approbation de l'organisme de contrôle.

3 bis. À cet égard, l'ENRRB élabore des lignes directrices pour faciliter l'application harmonisée de l'article 3. **[Am. 156]**

Article 38

Calendrier du processus de répartition des capacités

1. Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier des processus de répartition des capacités figurant à l'annexe I, sections 4, 5, 6 et 7.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, des périodes et des délais différents de ceux figurant dans le présent règlement et à l'annexe VI, point 2 b), de la directive 2012/34/UE, si l'établissement de sillons internationaux en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union a un effet important sur le calendrier de répartition des capacités en général.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, sections 4, 5, 6 et 7, en vue de garantir l'efficacité du processus de répartition et de tenir compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées en matière de programmation et de répartition des capacités.

SECTION 4

Adaptation et reprogrammation

Article 39

Modifications des droits à capacités après la répartition

1. Les gestionnaires de l'infrastructure ne peuvent modifier les droits à capacités attribués à un candidat de leur propre initiative que conformément au présent règlement. Les candidats peuvent demander des modifications des capacités attribuées à tout moment. Une annulation constitue un type spécifique de modification.

Lorsque des modifications sont apportées à des droits à capacités attribués, l'article 40 s'applique. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour sans délai l'horaire de service visé à l'article 30.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats limitent dans toute la mesure du possible les modifications apportées aux droits à capacités après la répartition, conformément aux objectifs énoncés à l'article 2, paragraphe 3.

3. Les modifications des droits à capacités comprennent les cas où le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas autoriser un train à circuler selon le droit à capacités attribué et dispose de suffisamment de temps pour proposer au candidat un droit à capacités de remplacement après l'avoir informé de la nécessité de la modification.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des délais différents pour l'attribution des droits à capacités sur un seul réseau et pour l'attribution des droits à capacités multiréseaux. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent, dans le document de référence du réseau, des informations relatives au temps nécessaire à l'établissement d'un sillon. Ce temps ne dépasse pas les délais indiqués à l'annexe I, section 8.

4. Les règles et procédures à appliquer en cas de modification d'un droit à capacités prennent en compte l'incidence de cette modification pour le candidat du point de vue commercial et de l'exploitation. À cet effet, les modifications sont classées en fonction de leur incidence, conformément au paragraphe 8 du présent article, et donnent lieu à différents niveaux de compensation, visés à l'article 40.

4 bis. Dans les cas où des capacités sont réservées mais ne sont pas utilisées, une compensation est versée conformément à l'article 40. **[Am. 157]**

5. En cas de modification d'un droit à capacités multiréseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés déploient tous les efforts raisonnables pour assurer la cohérence des droits à capacités sur l'intégralité du trajet du train.

Le gestionnaire de l'infrastructure apportant une modification au droit à capacités multiréseau se charge de coordonner l'attribution d'un droit à capacités multiréseau de remplacement avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés, et il informe le candidat et toutes les parties concernées du résultat de la coordination. Ce résultat peut consister soit en l'attribution d'un droit à capacités multiréseau de remplacement, soit en la notification de l'indisponibilité de droits à capacités de remplacement.

6. Aux fins du présent règlement, le fait que les entreprises ferroviaires n'utilisent pas un droit à capacités attribué est considéré comme équivalent à une annulation le jour de la circulation du train concerné.

7. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure modifie un droit à capacités attribué, il en informe sans délai le candidat et l'entreprise ferroviaire concernés.

Le gestionnaire de l'infrastructure propose au candidat des droits à capacités de remplacement dans les délais figurant à l'annexe I, section 8. ~~Lorsque cela n'est pas possible, il fournit~~***Lorsqu'il n'y a aucune possibilité de remplacement conformément à l'article 32, paragraphe 5, et à l'article 33, paragraphe 4, le gestionnaire ou les gestionnaires de l'infrastructure fournissent*** des informations pertinentes au candidat, lui permettant de présenter une nouvelle demande de capacités de l'infrastructure. Le cas échéant, ces informations font référence au plan des offres de capacités visé à l'article 18 et à la planification des situations d'urgence visée au point 19. **[Am. 158]**

8. ***Au plus tard le... [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** le REGI élabore et adopte des procédures harmonisées pour gérer les modifications apportées aux droits à capacités après la répartition et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **[Am. 159]**

Ces procédures harmonisées marquent la différence entre les modifications qui ont une incidence majeure pour les candidats et les entreprises ferroviaires du point de vue commercial et de l'exploitation, et les changements qui ont une incidence mineure. Les critères à utiliser pour qualifier une modification de majeure tiennent compte, entre autres, de la capacité de l'entreprise ferroviaire à assurer le service conformément à ses obligations contractuelles, des retards au départ ou des modifications de l'itinéraire entraînant une augmentation de la distance, du temps de trajet, des redevances d'accès aux voies ou d'autres frais connexes, ainsi que des seuils de ces modifications. Des critères plus stricts s'appliquent aux modifications ayant une incidence majeure.

8 bis. Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir des règles et des procédures pour la gestion des modifications apportées aux droits à capacités après la répartition et afin de modifier le paragraphe 8 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités. **[Am. 160]**

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, section 8, en vue d'assurer l'efficacité des processus d'adaptation et de reprogrammation, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées.

Article 40

Compensation pour les modifications des droits à capacités

1. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure ou un candidat ne respecte pas ses engagements relatifs à un droit à capacité attribué et que cela entraîne une modification qualifiée de majeure conformément à l'article 39, la partie à l'origine de la modification verse une compensation à l'autre partie.

2. La compensation prévue au paragraphe 1 n'est pas due en cas de force majeure.

3. Après avoir consulté l'ENRRB ***et la PFE, au plus tard le [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]***, le REGI définit des conditions harmonisées donnant lieu à compensation. Ces conditions tiennent compte des règles établies à l'article 39, paragraphes 4 et 8. Le REGI intègre ces conditions dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. L'ENRRB publie un avis sur les conditions définies par le REGI. **[Am. 161]**

4. Après approbation par l'organisme de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure font figurer dans le document de référence du réseau les niveaux de compensation que doivent verser les candidats.

Après proposition du gestionnaire de l'infrastructure et consultation des candidats et candidats potentiels, l'organisme de contrôle définit les niveaux de compensation que doit verser le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure fait figurer cette information dans le document de référence du réseau.

Les niveaux de compensation sont tels qu'ils incitent efficacement le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats à respecter l'utilisation prévue des capacités et à limiter autant que possible les perturbations. Ces niveaux sont proportionnés et non discriminatoires.

Les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle peuvent fixer des niveaux de compensation différents en fonction de l'incidence de la modification et de la possibilité que les capacités soient réattribuées à un autre candidat et réutilisées par celui-ci. Ces niveaux tiennent compte, en particulier, des règles établies à l'article 39, paragraphes 4 et 8, du laps de temps qui sépare la demande de modification ou son application du moment où circule le train, ainsi que du taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire visée par le droit à capacités.

5. Pour les droits à capacités multiréseaux, l'obligation de verser une compensation au candidat s'applique au(x) gestionnaire(s) de l'infrastructure responsable(s) de la modification apportée au droit à capacités, en tenant compte du droit à capacités dans son ensemble et, si plusieurs gestionnaires de l'infrastructure sont responsables, de la part de leurs réseaux dans le droit à capacités en termes de longueur. La compensation reçue pour l'ensemble du droit à capacités ne dépasse pas le triple de la compensation due pour le droit à capacités attribué par le gestionnaire de l'infrastructure.

6. Les organismes de contrôle statuent sur les litiges liés aux raisons d'une modification de droit à capacités ou ~~d'un retard~~***de retards*** dans le versement ~~d'une~~***de la*** compensation, et rendent leur décision au plus vite, dans un délai d'un mois après avoir recueilli toutes les informations nécessaires pour évaluer la cause de la modification. Les organismes de contrôle informent l'ENRRB de leurs décisions et peuvent le consulter à ce sujet. L'ENRRB veille à ce que ces décisions soient cohérentes et fondées sur des principes généralement acceptés. **[Am. 162]**

7. La Commission ~~peut~~***est habilitée à*** adopter des actes ~~d'exécution qui définissent~~***délégués conformément à l'article 71 afin de définir*** les conditions donnant lieu au paiement de compensations, le classement des modifications apportées aux droits à capacités et les méthodes de fixation des niveaux de compensation ***et de modifier le paragraphe 2 du présent article***. Ces actes ~~d'exécution~~***délégués*** sont adoptés ~~en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3~~***au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités***. **[Am. 163]**

Article 41

Reprogrammation dans le cadre de la gestion des perturbations et de la gestion des crises

1. En cas de perturbation du réseau, comme visé à l'article 46, ou de situation de crise, comme visé à l'article 47, le ou les gestionnaires de l'infrastructure concernés mettent tout en œuvre pour reprogrammer le trafic affecté par la perturbation. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure attribuent des capacités de l'infrastructure ferroviaire conformément au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44, sur la base des plans d'urgence élaborés conformément à l'article 19 et en étroite coordination avec les parties prenantes opérationnelles et, le cas échéant, avec d'autres parties prenantes concernées.

2. ***Au plus tard le [12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** le REGI élabore et adopte, de manière transparente et non discriminatoire, des lignes directrices concernant la gestion et la répartition des capacités de l'infrastructure en cas de perturbation du réseau. Le REGI fournit en particulier des lignes directrices concernant l'application du processus de répartition simultanée des capacités et du principe du premier arrivé, premier servi. **[Am. 164]**

Lorsque s'applique le processus de répartition simultanée, le REGI fournit des lignes directrices concernant les procédures à suivre, y compris, si nécessaire, l'application du ~~processus~~***mécanisme*** de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36 et du ~~processus~~***mécanisme*** formel de règlement des conflits visé à l'article 37.Le REGI intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. **[Am. 165]**

3. En cas de reprogrammation, les gestionnaires de l'infrastructure ne modifient pas et n'annulent pas unilatéralement les droits à capacités aux fins de la gestion des perturbations. Toutefois, sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, et sur la base des activités du REGI et de l'ENRRB, la Commission ~~peut~~***est habilitée à*** adopter un acte ~~d'exécution définissant~~***délégué conformément à l'article 71 afin de définir*** les critères et les procédures de reprogrammation, y compris les modifications unilatérales des droits à capacités par les gestionnaires de l'infrastructure aux fins de la gestion des perturbations du réseau~~. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72~~***, et de modifier le*** paragraphe ~~3~~***2 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.*** **[Am. 166]**

4. Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats peuvent conclure, sur une base volontaire, des accords prévoyant le remplacement de certains droits à capacités en cas de perturbation du réseau. Il est fait référence à ces accords dans les plans d'urgence visés à l'article 19.

5. En cas de perturbation affectant le trafic sur plusieurs réseaux, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent la répartition des capacités de remplacement conformément à l'article 53 et au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

CHAPITRE III

GESTION DU TRAFIC, DES PERTURBATIONS ET DES CRISES

Article 42

Gestion du trafic, gestion des perturbations et gestion des crises

1. Les gestionnaires de l'infrastructure assurent la gestion du trafic conformément au présent règlement et à la directive (UE) 2016/797 ainsi qu'aux spécifications énoncées dans les actes d'exécution adoptés en vertu de cette directive.

À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure assurent:

a) la gestion du trafic dans les conditions normales d'exploitation, y compris la gestion des incidents entraînant des écarts limités par rapport à l'horaire de service;

b) la gestion des perturbations, afin de remédier aux perturbations importantes qui affectent l'exploitation du réseau et nécessitent une action concertée conformément à l'article 46;

c) la gestion du trafic dans les situations de crise, visées à l'article 47.

2. En cas de situation de crise de grande ampleur, dans le secteur des transports et au-delà, les États membres peuvent mettre en œuvre des mesures dérogeant aux règles applicables aux situations normales, conformément à l'article 47. Dans ces situations, les gestionnaires de l'infrastructure adoptent et appliquent, le cas échéant, des règles et procédures spéciales, sous réserve des conditions figurant à l'article 47.

2 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure publient les règles et procédures spécifiques visées au paragraphe 2 et y donnent accès gratuitement. Ils les notifient à la Commission. **[Am. 167]**

3. Lorsqu'ils assurent la gestion du trafic, les gestionnaires de l'infrastructure respectent les principes énoncés à l'article 2.

En particulier, les gestionnaires de l'infrastructure limitent autant que possible les perturbations et leur incidence sur le trafic ferroviaire et:

a) assurent une réaction rapide et coordonnée aux perturbations, plus particulièrement en cas de perturbation du réseau ou de situation de crise;

b) stabilisent et optimisent le trafic ferroviaire pendant toute la durée des perturbations et des crises sur le réseau;

c) fournissent des informations pertinentes, précises et actualisées aux parties prenantes opérationnelles et aux autres parties concernées, en particulier aux autorités responsables de la gestion des situations de crise au-delà du secteur ferroviaire. Ces informations sont fournies par les moyens appropriés, notamment ceux décrits à l'article 62.

Article 43

Règles et procédures régissant la gestion du trafic et la gestion des perturbations

1. ***Au plus tard le... [18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place des règles et des procédures pour gérer la circulation des trains en cas d'écart par rapport à l'horaire de service. Ces règles et procédures sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE et couvrent la gestion du trafic dans les situations exposées à l'article 42, paragraphe 1, points a), b) et c), du présent règlement. **[Am. 168]**

2. Les règles et procédures mentionnées au paragraphe 1 visent à limiter autant que possible l'incidence globale sur le trafic ferroviaire des écarts par rapport à l'horaire, en tenant compte des besoins de tous les types de transport. ~~Elles~~***Les règles et procédures*** peuvent comprendre des règles de priorité pour la gestion entre les différents types de transport, ainsi que des procédures, critères et objectifs spécifiques à appliquer dans le cadre d'une approche fondée sur l'optimisation d'une fonction cible, comme la réduction au minimum des minutes de retard ou du temps de retour à l'exploitation normale, plutôt que sur des règles de priorité explicites. **[Am. 169]**

3. 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***, sans délai,*** toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il met en œuvre un plan d'urgence conformément à l'article 19. En cas de perturbation susceptible d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent afin de rétablir la situation normale dans le trafic transfrontière conformément au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44. **[Am. 170]**

4. Lorsqu'ils établissent les règles et procédures mentionnées au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44. Ils expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux règles et procédures communes établies dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises.

4 bis. Les écarts ne sont autorisés que dans des cas dûment justifiés et sont approuvés par l'organisme de contrôle national. **[Am. 171]**

5. En cas de force majeure et de nécessité absolue, motivée par un incident rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les droits à capacités attribués peuvent être retirés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations***, tout en mettant tout en œuvre pour proposer des solutions de substitution possibles***. **[Am. 172]**

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

5 bis. En cas de retrait de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure informent en temps utile les entreprises ferroviaires de leur gestion du temps, de l'état d'avancement des réparations et des solutions de substitution possibles pour les capacités qui leur ont été attribuées. **[Am. 173]**

6. 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.

6 bis. Au plus tard le [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes d'exécution afin de définir les règles et les procédures pour la gestion de la circulation des trains en cas d'écart par rapport à l'horaire de service et afin de modifier le paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. **[Am. 174]**

Article 44

Cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises

1. Le REGI élabore et adopte un cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, conformément à l'article 42, au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

Le REGI élabore le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, en coopération avec les parties prenantes opérationnelles et les parties intéressées au moyen du processus de consultation visé à l'article 54, et en tenant compte des travaux de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» établie au titre IV du règlement (UE) ~~2012/2085~~***2021/2085***. **[Am. 175]**

2. Le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises fournit des lignes directrices concernant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles***, dont l'ENRRB***. **[Am. 176]**

3. En particulier, le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises comprend les éléments énumérés à l'annexe V.

3 bis. Compte tenu du cadre adopté par le REGI conformément au paragraphe 1, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 afin de définir les détails de la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises et de modifier le paragraphe 2 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. **[Am. 177]**

Article 45

Coordination de la gestion du trafic, de la gestion des perturbations et de la gestion des crises

Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent la gestion du trafic conformément à l'article 53 et sur la base du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

La coordination garantit notamment:

a) que les services ferroviaires internationaux soient assurés en subissant le moins de perturbations possible, autant dans des conditions normales d'exploitation qu'en cas de fonctionnement perturbé;

b) que sont dûment pris en compte les défis spécifiques liés aux tronçons transfrontaliers découlant, entre autres, d'une interopérabilité limitée sur le plan des infrastructures, des équipements techniques et des opérations, des exigences linguistiques et de formation pour le personnel, ainsi que des formalités administratives ou aux frontières;

c) que des informations pertinentes et actualisées sont échangées de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles, ainsi que, le cas échéant, les structures de gouvernance pour la gestion des crises pertinentes au niveau de l'Union, y compris selon les dispositions de l'article 62.

Article 46

Perturbations du réseau

1. Lorsqu'un incident entraîne ou est susceptible d'entraîner des restrictions à l'exploitation du réseau nécessitant une action concertée de la part des parties prenantes opérationnelles de manière à garantir la meilleure gestion possible du trafic pendant les restrictions, les gestionnaires de l'infrastructure affectés estiment la durée et les effets probables de l'incident sur la base de toutes les informations disponibles et de l'expérience acquise.

Si la durée et les effets estimés répondent aux critères pour la déclaration de perturbations du réseau figurant à l'annexe VI, les gestionnaires de l'infrastructure concernés déclarent une perturbation du réseau et mettent en œuvre les mesures prévues à l'article 43.

2. Lorsque l'incident a ou est susceptible d'avoir des effets sur plusieurs réseaux, le gestionnaire de l'infrastructure ~~au sein de~~***dans*** laquelle s'est produit l'incident déclare une perturbation multiréseau et coordonne les mesures conformément aux articles 44, 45 et 53. **[Am. 178]**

3. Le REGI met au point une méthode harmonisée permettant d'estimer la durée et les effets probables des perturbations du réseau et l'intègre dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44. **[Am. 179 –** ***ne concerne pas la version française*****]**

4. Le gestionnaire de l'infrastructure informe dès que possible les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure, en particulier lorsque cette indisponibilité est due à un incident.

L'organisme de contrôle peut, s'il le juge nécessaire, exiger que le gestionnaire de l'infrastructure mette de telles informations à sa disposition.

4 bis. Dans le cas d'une interruption totale ou partielle des services causée par une perturbation de la circulation des trains due à une défaillance technique, à un incident ou à un accident sur une ligne transfrontière qui dure plus de 15 jours, les gestionnaires de l'infrastructure touchés élaborent un rapport d'incident dans un délai de 30 jours après la survenue de cet incident. Le rapport d'incident contient à tout le moins:

a) des informations sur toutes les mesures opérationnelles prises pour assurer des itinéraires de substitution;

b) des informations sur toutes les mesures prises pour rétablir des services réguliers sur la ligne interrompue.

Le rapport est mis à la disposition du public et régulièrement actualisé jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'interruption.

L'AFE peut formuler des recommandations de mesures améliorées en vue de remédier à la perturbation et aux restrictions des capacités de circulation causées par l'accident. **[Am. 180]**

5. Le coordonnateur du réseau collecte des informations sur les perturbations du réseau, analyse la réponse qui y est apportée, tire des conclusions sur l'efficacité de la gestion de ces incidents, consulte les parties prenantes opérationnelles conformément à l'article 54 et fait rapport au REGI et à l'organe d'évaluation des performances.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe VI en vue de garantir une gestion efficace et efficiente des perturbations du réseau, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées.

Article 47

Situations de crise

1. Dans les situations de crise liées à la sécurité publique, à des épidémies, à des catastrophes naturelles et à des crises environnementales, de défense et de sécurité, qui ont ou sont susceptibles d'avoir des effets critiques sur l'offre ou la demande de services de transport ferroviaire, les États membres sont autorisés à appliquer des mesures d'urgence qui comprennent, par dérogation aux règles du présent règlement:

a) l'annulation de droits à capacités sans compensation;

b) d'autres principes, règles et procédures pour la gestion des capacités, notamment pour la répartition des capacités d'infrastructure limitées;

c) d'autres procédures pour la gestion du trafic;

d) l'utilisation d'itinéraires de substitution;

e) la modification des plans des offres de capacités.

L'État membre concerné veille à ce que les mesures d'urgence respectent, dans la mesure du possible, les principes de gestion des capacités et du trafic énoncés dans le présent règlement et à ce qu'elles fassent appel aux plans existants élaborés conformément à l'article 19. Il coordonne les mesures d'urgence avec les autres États membres. **[Am. 181 – ne concerne pas la version française]**

2. L'État membre concerné informe immédiatement la Commission et le REGI de sa décision d'appliquer des mesures d'urgence et fournit une justification et une description de ces mesures, ainsi que la durée prévue de leur application. Le cas échéant, les États membres notifient également la Commission et les bureaux centraux de liaison, comme prévu à l'article 8 du [règlement relatif à l'instrument du marché unique pour les situations d'urgence].

3. Le gestionnaire de l'infrastructure désigne un point de contact, au sens de l'article 60, qui fournit des informations sur les mesures d'urgence à la Commission, au REGI, aux autres gestionnaires de l'infrastructure et aux autres parties intéressées, et qui aide à coordonner ces mesures.

4. Lorsque les mesures d'urgence ont des effets importants sur le trafic transfrontière, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent conformément aux articles 53 et 54. Lorsque ces derniers assurent la coordination par l'intermédiaire de structures dédiées à cet effet conformément à l'article 53, paragraphe 2, point a), la Commission et les États membres concernés interviennent.

5. À la demande de la Commission, les organismes de contrôle et l'ENRRB donnent leur avis à la Commission sur les mesures d'urgence dans le délai fixé par celle-ci. La Commission peut adopter des décisions exigeant d'un État membre qu'il abroge les mesures d'urgence, si elles ne sont pas jugées nécessaires.

6. Les États membres fournissent, le cas échéant ou à la demande de la Commission, des informations actualisées. Les États membres fournissent à la Commission, dans les délais fixés par celle-ci, toutes les informations qu'elle demande à propos des mesures d'urgence.

7. Les autorités publiques responsables de la gestion des situations de crise, notamment l'armée et les agences de protection civile, peuvent organiser des exercices simulant les situations de crise relevant du champ d'application du présent article. Dans de tels cas, le gestionnaire de l'infrastructure répartit les capacités selon les besoins et procède à l'annulation de droits à capacités attribués si nécessaire. Les autorités publiques concernées accordent une compensation aux candidats affectés conformément à l'article 40.

Article 48

Échange d'informations sur la gestion du trafic

1. Toutes les parties prenantes opérationnelles qui participent directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire ont le droit d'accéder aux informations relatives à ce service figurant à l'annexe VIII.

Les parties concernées ne peuvent utiliser ces informations qu'aux fins du présent règlement et aux fins de la directive (UE) 2016/797 et des actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, sauf indication contraire dans les accords contractuels.

2. Les informations sont rendues accessibles conformément à l'article 62.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe VIII en vue de garantir que celle-ci prend en compte toutes les modifications apportées aux spécifications techniques d'interopérabilité établies dans les actes d'exécution pertinents adoptés en vertu de la directive (UE) 2016/797, et en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles, techniques et commerciales intéressant les parties prenantes concernées.

CHAPITRE IV

ÉVALUATION DES PERFORMANCES

Article 49

Principes généraux de l'évaluation des performances

1. ***La Commission adopte les objectifs de performance de l'Union pour les domaines de performance énoncés à l'annexe VII. Les objectifs sont conformes aux objectifs de transfert modal et sont mis à jour régulièrement.*** Conformément à l'article 7 septies, point d), de la directive 2012/34/UE, le REGI***, avec le soutien des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire,*** contrôle et compare les performances des services d'infrastructure ferroviaire ~~en tenant compte des objectifs généraux énoncés à l'article 2 du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire contrôlent aussi les performances~~***et*** des services de transport ferroviaire ***en tenant compte des objectifs de performance de l'Union et des gestionnaires de l'infrastructure***. ***Le REGI informe périodiquement l'Organe d'évaluation des performances et la Commission.*** **[Am. 182]**

2. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure ~~définissent~~***établissent*** leurs propres objectifs de performance dans le plan visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, en tenant compte des objectifs fixés dans les accords contractuels visés à l'article 30 de ladite directive***. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les organismes nationaux et européens compétents afin de s'assurer que ces objectifs sont compatibles avec les objectifs de performance de l'Union***. Ils mettent en place et exécutent des procédures pour contrôler les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et en rendre compte, pour déterminer les causes des déficiences en termes de performances avec les parties prenantes opérationnelles, ainsi que pour élaborer et mettre en œuvre des mesures de réparation visant à améliorer les performances. Ces procédures tiennent compte du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50 du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux procédures communes établies dans le cadre européen pour l'évaluation des performances. ***Les écarts ne doivent être autorisés que dans des cas dûment justifiés et doivent être approuvés par l'organisme de contrôle.*** **[Am. 183]**

3. Le REGI coopère avec les coordonnateurs européens pour les évaluations des performances conformément aux exigences opérationnelles relatives aux corridors de transport européens prévues à l'article 18 du [nouveau règlement RTE-T].

Article 50

Cadre européen pour l'évaluation des performances

1. ~~Le REGI~~***L'AFE, avec l'appui du REGI,*** établit et met en œuvre un cadre européen pour l'évaluation des performances au plus tard le [12 mois ~~après~~***à compter de*** l'entrée en vigueur du présent règlement]. Ce cadre tient compte, en particulier, des principes définis à l'article 2, paragraphe 3, à l'article 8, paragraphe 4, et à l'article 42, paragraphe 3, ainsi que des exigences opérationnelles, des objectifs de performance et des valeurs cibles figurant à [l'article ~~18 du~~ ***19 du règlement (UE) 2024/... [***nouveau règlement RTE-T]. **[Am. 184]**

1 bis. L'ENRRB adopte une recommandation sur le cadre européen pour l'évaluation des performances au plus tard le [six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement]. Lors de l'établissement et de la mise en œuvre du cadre européen pour l'évaluation des performances, l'AFE tient compte de la recommandation émise par l'ENRRB. **[Am. 185]**

2. Le cadre européen couvre les domaines de performance figurant à l'annexe VII. Il intègre, en particulier:

a) une liste des problèmes de performance prioritaires à traiter dans les domaines de performance figurant à l'annexe VII;

b) des indicateurs de performance permettant de suivre les progrès accomplis dans la résolution des problèmes de performance, y compris une méthode et des exigences en matière de données pour calculer ces indicateurs;

c) des critères et des procédures pour définir les objectifs de performance au niveau des gestionnaires de l'infrastructure;

d) des procédures pour suivre et évaluer les éléments visés aux points a) à c), ainsi que la mise en œuvre de mesures correctives et la réalisation des objectifs de performance mentionnés au paragraphe 4.

3. Sur la base du paragraphe 2, point d), le REGI réexamine régulièrement le cadre européen pour l'évaluation des performances ainsi que les résultats de sa mise en œuvre, et il propose des modifications appropriées de ce cadre.

4. Lorsqu'ils exercent leurs fonctions, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour l'évaluation des performances. En particulier, les gestionnaires de l'infrastructure intègrent les objectifs définis conformément au paragraphe 2, point c), du présent article, dans le plan d'entreprise prévu à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE. Ces objectifs comprennent les valeurs cibles figurant à [l'article 18, paragraphe 1, points a) et b) du nouveau règlement RTE-T].

5. La Commission ~~peut adopter~~***adopte, au plus tard le [24 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement],*** des actes d'exécution établissant ***des conditions uniformes pour l'application des éléments visés au paragraphe 2 du présent article au plus tard le... [36 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement], y compris*** des règles détaillées pour les éléments visés au paragraphe 2, points b) à d)~~,~~ ***et des objectifs de performance. Ces actes d'exécution sont adoptés*** conformément à la procédure consultative visée à l'article 72, paragraphe 2. Ce faisant, la Commission ~~tient compte des travaux menés par~~***consulte*** le REGI ~~conformément au paragraphe 3 et de toute recommandation de~~***, la PFE, l'ENRRB,*** l'organe d'évaluation des performances***, l'AFE et l'entreprise commune «Système ferroviaire européen»***. **[Am. 186]**

Article 51

Rapport européen sur l'évaluation des performances

1. Sans préjudice de l'article 15 de la directive 2012/34/UE et de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission ([17]), le REGI prépare et publie, au plus tard le [24 mois ~~après~~***à compter de*** l'entrée en vigueur du présent règlement], un ***projet de*** rapport européen sur l'évaluation des performances, s'appuyant sur le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50 du présent règlement, puis le ~~publie~~***met à jour*** chaque année. ***Sur la base de ce rapport, l'AFE aide la Commission à assurer le suivi et à rendre compte des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de l'Union en matière ferroviaire, y compris les prévisions de croissance du trafic ferroviaire pour 2030 et 2050. Le projet de rapport européen sur l'évaluation des performances est envoyé à l'organe d'évaluation des performances.*** **[Am. 187]**

([17]) Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire (JO L 181 du 9.7.2015, p. 1).

2. L'organe d'évaluation des performances ~~prépare une section autonome intégrée au~~***élabore et adopte le*** rapport ***européen sur l'évaluation des performances, en incluant***~~, contenant~~ son évaluation des performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire, ***les désaccords soulevés et*** des recommandations sur les problèmes de performance ~~à traiter en priorité et des recommandations de~~***, y compris des*** mesures pour améliorer les performances***; le rapport est inclus dans le prochain programme à venir conformément à l'article 55, paragraphe 8***. **[Am. 188]**

3. Le rapport ***européen*** sur l'évaluation des performances couvre au minimum les lignes qui figurent ~~parmi les corridors de transport européens prévus dans le [nouveau règlement RTE-T]~~***dans l'espace ferroviaire unique européen*** et comprend les informations requises à [l'article ~~53~~***54***, paragraphe 3, point g),~~] dudit~~ ***du*** règlement ***(UE) 2024/... [nouveau règlement RTE-T]***. Les informations présentées sont suffisamment détaillées en ce qui concerne la portée géographique et portent sur un laps de temps suffisamment long pour permettre des interprétations valables. **[Am. 189]**

4. Le rapport ***européen*** sur l'évaluation des performances comprend une section consacrée aux performances de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 53 et au mécanisme de consultation visé à l'article 54 du présent règlement. **[Am. 190]**

4 bis. Le rapport européen sur l'évaluation des performances contient une section distincte sur la mise en œuvre des processus introduits par le REGI. Il contient également une analyse des progrès de la mise en œuvre dans divers États membres, y compris des rapports sur les dérogations nationales et des recommandations pour une harmonisation plus poussée. **[Am. 191]**

Article 52

Organe d'évaluation des performances

1. ~~Conformément à la procédure mentionnée à l'article 73, paragraphe 3, la Commission peut créer ou désigner un organisme impartial et compétent destiné à agir en tant qu'~~***Au plus tard le... [six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement], un*** organe d'évaluation des performances ***est établi en tant qu'organisme impartial, compétent et autonome. Ses membres sont nommés sur la base de leurs mérites et de manière à garantir un éventail de compétences et d'expériences utiles pour la gestion des capacités ferroviaires.***

Les membres de l'organe d'évaluation des performances sont nommés par la Commission dans le cadre d'une procédure d'appel à experts. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 71 afin d'établir les modalités de l'organisation, de la gouvernance et du financement de l'organe d'évaluation des performances. Cet acte délégué est adopté au plus tard le... [douze mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement].

Dans l'exécution des tâches qui lui sont confiées par le présent règlement, l'organe d'évaluation des performances est indépendant et ne sollicite ni ne suit d'instructions de la part d'un gouvernement d'un État membre, de la Commission, de l'AFE ou de toute autre entité publique ou privée. **[Am. 192]**

2. L'organe d'évaluation des performances donne des conseils à la Commission***, à l'AFE, au REGI*** et aux coordonnateurs européens, à la demande de ~~celle-ci ou de ceux-ci~~***la Commission, de l'AFE ou des coordonnateurs européens***, sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire. **[Am. 193]**

3. L'organe d'évaluation des performances effectue les tâches suivantes:

a) fournir des recommandations ***à la Commission et*** au REGI concernant l'établissement et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50, y compris au sujet des domaines de performance, des problèmes de performance à traiter dans chacun de ces domaines, de l'harmonisation des méthodes, processus, critères et définitions pour la collecte et l'analyse des données relatives aux performances et aux indicateurs de performance; **[Am. 194]**

b) fournir des recommandations au REGI, ***à l'AFE et*** à l'ENRRB, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux candidats, aux organismes de contrôle, aux autorités des États membres et, le cas échéant, à d'autres parties prenantes, concernant des mesures correctives en matière de gestion des capacités, du trafic, des perturbations et des crises; **[Am. 195]**

c) évaluer les résultats du projet de rapport européen sur l'évaluation des performances et préparer ~~la section autonome mentionnée~~***le rapport mentionné*** à l'article 51, paragraphe 2; **[Am. 196]**

d) formuler des avis et des recommandations au sujet des performances des services d'infrastructure ferroviaire au regard de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, du plan d'entreprise visée à son article 8, paragraphe 3, des accords contractuels visés à son article 30, paragraphe 2, et du système d'amélioration des performances visé à son article 35;

e) donner des conseils aux coordonnateurs européens sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.

4. Les destinataires des avis et recommandations visés au paragraphe 3 répondent à l'organe d'évaluation des performances dans les délais fixés par ce dernier.

5. Le REGI, le coordonnateur du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de contrôle, l'ENRRB***, l'AFE*** et, le cas échéant, les autres parties prenantes coopèrent avec l'organe d'évaluation des performances, notamment en lui fournissant des informations sur les performances, ~~de leur propre initiative ou à la demande de celui-ci,~~ et mettent tout en œuvre pour tenir compte des recommandations de l'organe dans leurs travaux sur la gestion des performances ferroviaires. **[Am. 197]**

6. L'organe d'évaluation des performances respecte la confidentialité des secrets d'affaires lorsqu'il traite les informations fournies par les parties prenantes concernées ou par la Commission.

CHAPITRE V

RÉSEAU EUROPÉEN DE COORDINATION

Article 53

Coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent entre eux et avec les autres parties prenantes concernées pour ce qui est des responsabilités et des tâches qui leur sont confiées par le présent règlement.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure se coordonnent au minimum pour les points figurant à l'annexe IX et respectent les dispositions spécifiques en matière de coordination prévues par les articles énumérés dans cette annexe.

En particulier, les gestionnaires de l'infrastructure:

a) adoptent des structures organisationnelles, des procédures et des outils, selon les besoins, y compris les outils numériques mentionnés à l'article 62;

b) se coordonnent au niveau géographique le plus adapté, en faisant appel aux entités les mieux placées pour obtenir des résultats efficaces et efficients, conformément au principe de subsidiarité;

c) coopèrent avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure par l'intermédiaire des points de contact désignés auxquels il est fait référence à l'article 60;

d) font intervenir le REGI ou le coordonnateur du réseau, selon le cas, sur les questions présentant un intérêt pour l'Union. La coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure peut s'opérer à plusieurs niveaux, en particulier pour les questions nécessitant une coordination autant au niveau de l'Union que dans une zone géographique plus restreinte;

e) lorsque les activités de coordination concernent plusieurs acteurs, désignent une entité chef de file qui fait rapport au REGI et qui est responsable de l'organisation des activités de consultation conformément à l'article 54;

f) renvoient au REGI les affaires pour lesquelles il n'est pas possible de parvenir aux résultats convenus en premier lieu;

g) évaluent les performances des activités de coordination conformément au chapitre IV.

3. La coordination ~~couvre toutes~~***est renforcée en particulier pour*** les lignes et ~~tous~~ les nœuds ***RTE-T*** qui font partie des corridors de transport européens figurant à l'article 7 et à l'annexe III du [nouveau règlement RTE-T].

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent étendre la coordination à d'autres lignes sous réserve d'un accord entre tous les gestionnaires d'infrastructure concernés.

Les États membres et les autorités de service public peuvent étendre la couverture à d'autres lignes. **[Am. 199]**

4. La coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure en matière de répartition des droits à capacités multiréseaux conformément à l'article 29 couvre l'ensemble des réseaux des gestionnaires de l'infrastructure qui sont membres du REGI.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe IX en vue de garantir l'efficacité de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, en tenant compte des questions de planification et des considérations opérationnelles et commerciales intéressant toutes les parties prenantes concernées, et sur la base de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement.

Article 54

Mécanisme de consultation pour les questions européennes et transfrontières

1. Le REGI élabore, adopte et met en œuvre***, au plus tard le... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement],*** des lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées***, y compris de représentants de l'AFE et des États membres, ainsi que des organismes représentatifs visés à l'article 38, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/796***. Il les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44 et dans le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50. Le ~~processus~~***mécanisme*** est élaboré et mis en œuvre avec le soutien du coordonnateur du réseau et avec la participation des points de contact désignés par les gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 60. **[Am. 200]**

2. Lorsque le REGI adopte un avis ou une recommandation susceptible d'avoir une incidence sur les entreprises ferroviaires, les autres candidats, ainsi que les autres parties prenantes opérationnelles et parties intéressées***, y compris les représentants de l'AFE et des États membres, de même que des organismes représentatifs visés à l'article 38, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/796***, il publie un projet pour consultation des parties concernées. Les parties concernées se voient accorder un délai suffisant pour formuler des observations sur le projet de décision. Les autorités des États membres sont associées s'il y a lieu. ***Lorsque le REGI prend une décision susceptible d'avoir une incidence sur la PFE, il consulte les groupes consultatifs respectifs.*** **[Am. 201]**

3. Le REGI tient compte des observations formulées par les parties concernées conformément au paragraphe 2 lorsqu'il adopte l'avis final ou la recommandation finale. Lorsque le REGI décide de ne pas prendre en compte des éléments significatifs figurant dans les observations formulées, il indique les motifs ***justifiés*** de sa décision. **[Am. 202]**

3 bis. En cas de divergences d'opinions entre le REGI et les organes consultatifs, les organes consultatifs en informent l'ENRRB. L'ENRRB tient compte de ces divergences d'opinions dans son rapport européen sur l'évaluation des performances visé à l'article 51. **[Am. 203]**

3 ter. La Commission adopte, au plus tard le... [24 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement], des actes d'exécution établissant des conditions uniformes pour garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées et modifier le paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. Ils sont inclus dans le cadre européen pour la gestion des capacités. **[Am. 204]**

Article 55

Organisation du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure

1. Aux fins du présent règlement, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure visé à l'article 7 septies de la directive 2012/34/UE est organisé conformément au présent article.

2. Tous les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ~~qui sont responsables des lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu RTE-T visés à [l'article 6 et à l'annexe I du nouveau règlement RTE-T]~~***de l'espace ferroviaire unique européen*** sont membres du REGI. Ils désignent un représentant et un suppléant. **[Am. 205]**

3. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire qui ne remplissent pas le critère défini au paragraphe 2 peuvent nommer un représentant non membre qui participe aux délibérations du REGI.

4. Après avoir consulté la Commission et obtenu son approbation, le REGI adopte et publie son règlement intérieur. Il organise ses activités conformément à ce règlement intérieur.

5. Le REGI prend ses décisions à la majorité simple, sauf disposition contraire prévue dans son règlement intérieur. Tous les membres appartenant à un même État membre disposent ensemble d'une voix. En l'absence d'un membre, le suppléant est autorisé à exercer le droit de vote.

6. Le REGI se réunit à intervalles réguliers. Il élit un président parmi ses membres à la majorité des deux tiers de ses membres.

7. La Commission ~~est membre~~***et l'AFE sont membres*** du REGI sans droit de vote. ~~Elle appuie~~***Elles appuient*** les travaux du REGI et en ~~facilite~~***facilitent*** la coordination. **[Am. 206]**

8. Le REGI définit son programme de travail, qui couvre au minimum une période de deux ans. Le REGI consulte ***la PFE, les groupes consultatifs établis à l'article 55 bis ainsi que*** les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles à propos du projet de programme de travail au moyen du mécanisme de consultation visé à l'article 54. En outre, il consulte la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» et, le cas échéant, d'autres parties prenantes. **[Am. 207]**

8 bis. Lors de l'élaboration des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la gestion du trafic et pour la gestion des performances, le REGI consulte la PFE. **[Am. 208]**

8 ter. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les organismes de répartition de pays tiers qui sont responsables de lignes du réseau transeuropéen de transport sont autorisés à se joindre au REGI en tant qu'observateurs. **[Am. 209]**

Article 55 bis

Plateforme ferroviaire européenne

1. La plateforme ferroviaire européenne (ci-après, «la PFE») est instituée en tant qu'organe consultatif du REGI.

2. La PFE se compose de représentants des entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure ferroviaire européenne. Elle peut également comprendre, comme membres, tout candidat utilisant l'infrastructure ferroviaire européenne individuellement ou par l'intermédiaire d'associations, des exploitants d'installations de service et de terminaux, des parties prenantes des capacités multimodales telles que les ports maritimes et fluviaux et les propriétaires d'autres installations de service liées au rail. Chaque membre nomme un représentant et un suppléant. La Commission et l'AFE sont également désignées en tant qu'observateurs au sein de la PFE. L'industrie ferroviaire peut être invitée à participer à des groupes consultatifs et à des discussions afin d'améliorer l'information et la préparation.

3. La Commission assiste la PFE en établissant les modalités de fonctionnement de celle-ci, y compris les conditions d'admission à la plateforme des représentants des catégories visées au paragraphe 2.

4. Après avoir consulté la Commission et obtenu son approbation, la PFE adopte et publie son règlement intérieur. Elle organise ses activités conformément à celui-ci. Le règlement intérieur de la PFE fixe, entre autres, la fréquence des réunions et l'organisation de ses activités. La PFE peut organiser ses activités en sous-groupes réunissant des types de parties prenantes et des groupements régionaux.

5. Le REGI consulte la PFE avant de préparer et d'adopter des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la gestion du trafic et pour la gestion des performances. La PFE peut émettre ses propres avis, qui sont pris en considération par le REGI. Elle peut également émettre de sa propre initiative des avis adressés à l'AFE et/ou à la Commission.

6. Les consultations au titre du présent article sont sans préjudice du droit des candidats de faire appel des décisions du REGI.

7. La PFE adresse à l'AFE et à la Commission un rapport annuel sur ses activités. Ce rapport est publié. **[Am. 210]**

Article 56

Responsabilités du REGI

1. Outre les tâches définies à l'article 7 septies de la directive 2012/34/UE, le REGI est responsable de toutes les tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, notamment:

a) l'adoption du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6;

b) l'adoption du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44;

c) l'adoption du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50;

d) l'adoption d'avis et de recommandations destinés aux gestionnaires de l'infrastructure conformément aux dispositions du présent règlement et de sa propre initiative;

e) l'adoption d'avis et de recommandations destinés aux gestionnaires de l'infrastructure dans les cas visés à l'article 53, paragraphe 2, point f);

f) l'organisation de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53.

2. Lorsqu'ils se coordonnent au moyen de groupes de coordination spécifiques, les gestionnaires de l'infrastructure choisissent les entités qui participent à ces groupes, y compris les points de contact qu'ils ont désignés conformément à l'article 60, le coordonnateur du réseau ou les deux.

Article 57

Transparence

1. Le REGI veille à ce que la liste de ses membres, ses modes de fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux soient mis à disposition du public sur son site web. Il inclut les coordonnées des groupes de coordination spécifiques mis en place par les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que des références aux outils et procédures de coordination établis conformément l'article 53.

2. Le REGI invite à ses réunions la Commission, y compris les coordonnateurs européens***, la PFE*** et, le cas échéant, les représentants ***de l'AFE et*** des États membres***, ainsi que des organismes représentatifs visés à l'article 38, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/796***, en vue d'étudier les questions liées au développement de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coopération avec les coordonnateurs européens, comme indiqué dans le [nouveau règlement RTE-T]. Le REGI fournit les informations requises en vertu de [l'article 53, troisième alinéa, du nouveau règlement RTE-T]. **[Am. 211]**

Article 57 bis

Responsabilités de l'AFE

1. Outre les tâches définies dans le règlement (UE) 2016/796, l'AFE est responsable de toutes les tâches qui lui sont assignées par le présent règlement. En particulier, elle:

a) apporte un soutien, à la demande de la Commission, pour l'élaboration des actes d'exécution et des actes délégués spécifiques prévus par le présent règlement;

b) coordonne, en tant qu'autorité du système, conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2016/796, les tâches énoncées à l'article 62 du présent règlement;

c) s'acquitte des tâches énoncées à l'article 50 du présent règlement;

d) fournit, sur demande, un soutien aux organismes de contrôle pour l'identification des règles, procédures et outils relevant du champ d'application du présent règlement;

e) identifie les obstacles pour les services ferroviaires multiréseaux.

2. Dans le cadre de ses travaux, l'Agence:

a) élabore ses recommandations sur la base des travaux du REGI et du coordonnateur du réseau;

b) le cas échéant, tient compte des progrès techniques et des travaux de recherche reconnus;

c) tient compte des coûts et avantages estimés de ses recommandations et souligne les solutions les plus viables;

d) satisfait aux critères d'ouverture, de consensus et de transparence définis à l'annexe II du règlement (UE) no 1025/2012.

3. Le montant des ressources financières consacrées à l'exécution des tâches de l'AFE au titre du présent règlement provient des marges non allouées sous les plafonds du CFP ou est mobilisé par les instruments spéciaux non thématiques du CFP. **[Am. 212]**

Article 58

Coordonnateur du réseau

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent au REGI les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches. À cette fin, ~~ils désignent~~***la Commission, après consultation des États membres et du REGI, désigne***, au plus tard le [~~12 mois après~~***six mois à compter de*** l'entrée en vigueur du présent règlement], une entité impartiale et compétente pour exercer les fonctions visées à l'article 59. Cette entité est nommée en tant que coordonnateur du réseau. ***Le REGI peut décider de changer l'entité désignée comme coordonnateur du réseau avec l'accord de la Commission.*** **[Am. 213]**

Avant de nommer le coordonnateur du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure sollicitent l'accord de la Commission quant à l'entité désignée et aux éléments suivants:

a) les modalités et conditions de la nomination du coordonnateur du réseau;

b) les conditions de révocation de la nomination;

c) la procédure de suivi régulier de ses travaux et d'évaluation de l'efficacité de ses tâches;

d) les autres tâches et missions opérationnelles du coordonnateur du réseau.

2. Le coordonnateur du réseau exécute ses tâches de façon impartiale et économiquement efficiente et agit au nom du REGI ***et de la Commission***. À cette fin, il présente au REGI ***et à la Commission*** son programme de travail annuel relatif aux tâches définies dans le présent règlement, ainsi qu'un rapport annuel sur la mise en œuvre du programme de travail. **[Am. 214]**

Article 59

Tâches et responsabilités du coordonnateur du réseau

Le coordonnateur du réseau effectue les tâches suivantes en soutien au REGI:

a) assure le secrétariat et prépare les réunions, documents, décisions et avis du REGI;

b) contribue à la préparation du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44 et du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50;

c) contribue à la coordination opérationnelle entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53;

d) identifie les règles, procédures et outils relevant du champ d'application du présent règlement et adoptés au niveau national ou au niveau des gestionnaires de l'infrastructure qui constituent des obstacles pour les services ferroviaires multiréseaux, au sens du présent règlement;

e) sert de point de contact, pour le compte des gestionnaires de l'infrastructure, pour les demandes concernant la planification et la répartition des capacités, notamment celles portant sur d'éventuelles demandes de capacités, de renseignements ou de points de contact liées à des incidents ferroviaires ou à des restrictions temporaires de capacités;

f) sert de premier point de contact pour les parties prenantes ne relevant pas du secteur ferroviaire qui sont intéressées par l'utilisation de services ferroviaires, en fournissant aux acteurs concernés les contacts de gestionnaires de l'infrastructure et d'autres parties prenantes opérationnelles;

g) sert de point de contact, pour le compte du REGI, auprès des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles pour les questions qui ne sont pas explicitement couvertes par le présent règlement, en particulier le lancement ou la modification de services de transport ferroviaire transfrontières ou l'organisation d'un soutien à des activités ad hoc, notamment pour faire face aux situations de crise visées à l'article 47.

g bis) fournit des services interentreprises partagés, existants et nouveaux, aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires afin d'améliorer les services ferroviaires et de stimuler le trafic ferroviaire transeuropéen. **[Am. 215]**

Article 60

Points de contact pour la coordination des gestionnaires de l'infrastructure

1. Afin de se coordonner entre eux conformément à l'article 53, les gestionnaires de l'infrastructure désignent des points de contact. Le point de contact sert d'interface centrale entre l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités participant aux activités de coordination.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure informent sans délai le REGI de tout changement dans les points de contact afin que cela soit consigné dans les publications mentionnées à l'article 57, paragraphe 1 (Transparence).

Article 61

Structure, contenu et calendrier communs des documents de référence du réseau

1. Le REGI élabore et adopte***, au plus tard le [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement],*** une structure commune pour le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, prenant en compte les informations énumérées à l'annexe IV de ladite directive et à l'annexe IV du présent règlement, ainsi qu'un calendrier commun pour la consultation des parties intéressées à propos du projet de document de référence du réseau. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de cette structure et de ce calendrier lors de l'élaboration du document de référence du réseau. **[Am. 216]**

2. Lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités, du cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, ainsi que du cadre européen pour l'évaluation des performances, visés respectivement aux articles 6, 44 et 50 du présent règlement.

3. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne se conforme pas au paragraphe 1 ou 2, il le justifie dans le document de référence du réseau et en informe l'organisme de contrôle compétent et le REGI.

Article 62

Numérisation de la gestion des capacités et du trafic

1. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les processus de gestion des capacités et de gestion du trafic entrant dans le champ d'application du présent règlement soient mis en œuvre au moyen d'outils et de services numériques.

2. Les outils numériques déployés et les services numériques fournis:

a) améliorent les performances et la qualité, y compris la pleine interopérabilité, des services que fournissent les gestionnaires de l'infrastructure aux candidats;

b) améliorent la transparence de la gestion des capacités ferroviaires et de la gestion du trafic dans toutes leurs phases***, notamment au moyen de solutions numériques et en temps réel qui seront progressivement élaborées avec les parties prenantes concernées***; **[Am. 217]**

c) réduisent la charge administrative des candidats en ne leur demandant chaque information qu'une seule fois et en fournissant des informations ou des données dans un seul endroit, y compris pour les services transfrontières.

Le cas échéant, les outils numériques et les services numériques sont conformes aux STI ATF/ATV et au RINF, visés à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797, afin de garantir l'interopérabilité des systèmes pertinents. **[Am. 218]**

2 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les outils numériques et les services numériques respectent les exigences du processus de programmation et de répartition des capacités énoncées à la section 3 du présent règlement. Afin de réaliser les améliorations indiquées au paragraphe 2, point a), du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure utilisent également un outil de numérisation des restrictions temporaires de capacités et une illustration numérique des trains circulant sur le réseau ferroviaire européen. **[Am. 219]**

3. Lorsque les outils numériques ou les services numériques nécessaires pour soutenir les processus de gestion des capacités ou de gestion du trafic doivent faire l'objet de spécifications techniques d'interopérabilité, ou lorsque doivent être modifiées des spécifications existantes s'appliquant totalement ou partiellement à ces outils, comme le prévoient la directive (UE) 2016/797 et les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure contribuent à l'élaboration et à la maintenance de ces spécifications en coopération avec l'***AFE et l'***entreprise commune «Système ferroviaire européen»**,** et selon le processus décrit à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797. **[Am. 220]**

4. Les gestionnaires de l'infrastructure contribuent aux travaux de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» relatifs aux questions qui relèvent du champ d'application du présent règlement. À cette fin, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure se dotent d'une représentation appropriée au sein du groupe de pilotage du pilier «Système» et du groupe de déploiement, visés respectivement aux articles 96 et 97 du règlement (UE) 2021/2085.

5. Les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les autres candidats et, le cas échéant, les exploitants d'installations de service ferroviaire échangent des informations numériques relatives à la gestion des capacités et du trafic au moyen d'outils et de services numériques fondés sur une architecture harmonisée et faisant appel à des interfaces normalisées ou à des systèmes communs conformément à la directive (UE) 2016/797 et aux spécifications définies dans les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive.

Dans le cas de services ferroviaires multiréseaux, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent des services et des informations numériques par l'intermédiaire d'une interface unique ou de systèmes communs élaborés et déployés sous la coordination du REGI conformément au paragraphe 3.

5 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les outils numériques et les services numériques visés au paragraphe 1 soient pleinement opérationnels conformément aux délais fixés dans le présent règlement. Les systèmes numériques européens de gestion des capacités et du trafic ferroviaires qui suivent sont mis en œuvre:

a) un système numérique européen pour les processus de gestion des capacités énoncés au chapitre II du présent règlement, comprenant:

i) un affichage numérique des modèles de capacité visés à l'article 17 au plus tard le 1er juillet 2025 (ci-après, l'«outil européen de gestion des capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2027;

ii) un outil permettant de soumettre des demandes de capacités annuelles multiréseaux et de recevoir des réponses en un seul endroit et en une seule opération au plus tard le 1er janvier 2026 (ci-après, le «système de coordination des sillons»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2027;

iii) un affichage numérique du plan des offres de capacités en temps réel visé aux articles 9 et 18 au plus tard le 1er décembre 2028 (ci-après, l'«outil européen de gestion des capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2030;

iv) un affichage et un outil numériques pour la coordination des restrictions temporaires de capacités visées à l'article 10 au plus tard le 1er décembre 2027 (ci-après, l'«outil de restriction temporaire des capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2029;

v) un courtier en capacités pour demander des capacités multiréseaux conformément aux processus décrits aux articles 32 à 34 au plus tard le 1er janvier 2029 (ci-après, le «courtier en capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2030;

b) un système numérique européen à l'appui du concept de réseau européen de gestion du trafic, pour les processus de gestion du trafic énoncés au chapitre III du présent règlement (ci-après, le «système d'information sur les trains»), prévoyant:

i) une vue d'ensemble à l'échelle européenne des mouvements de trains multiréseaux depuis l'origine jusqu'à la destination, à la date d'application du règlement;

ii) un échange régulier d'informations sur l'heure d'arrivée estimée, au plus tard en décembre 2027;

iii) un signalement des incidents à ce système commun, ou par son intermédiaire, au plus tard en décembre 2030

iv) une plateforme commune pour la communication et la coopération des centres nationaux de contrôle du trafic, au plus tard en décembre 2030.

L'AFE, en coopération avec le REGI et le coordonnateur du réseau, et conformément à l'article 19 du règlement (UE) 2016/796, fournit au plus tard le... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] une recommandation à la Commission, définissant des outils pour la mise en œuvre et la gouvernance du système numérique européen de gestion des capacités et du trafic ferroviaires. La recommandation tient compte des outils déjà opérationnels ou en cours de développement, ainsi que des investissements engagés et des outils et calendriers prévus au présent paragraphe. Sur la base de cette recommandation, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 71 afin de définir ces outils de mise en œuvre et de gouvernance du système numérique européen de gestion des capacités et du trafic ferroviaires et de définir les tâches de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», de l'AFE, des gestionnaires de l'infrastructure, du REGI, de l'ENRRB et du coordonnateur du réseau dans ce processus. **[Am. 221]**

5 ter. L'AFE coordonne ces tâches.

Les outils centraux des systèmes numériques européens de gestion des capacités et du trafic sont gérés par le coordonnateur du réseau.

L'AFE veille à la conformité des systèmes numériques développés par le secteur avec les normes techniques d'interopérabilité. **[Am. 222]**

5 quater.
La Commission et les États membres soutiennent le financement des activités énoncées dans le présent article, y compris à partir du MIE, afin de garantir une mise en œuvre transfrontière rapide, harmonisée et interopérable des outils et services numériques. **[Am. 223]**

CHAPITRE VI

SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE DE LA GESTION DES CAPACITÉS ET DU TRAFIC

SECTION 1

Organismes de contrôle

Article 63

Responsabilités des organismes de contrôle

1. Les fonctions et les pouvoirs prévus à l'article 56 de la directive 2012/34/UE s'exercent également eu égard aux aspects couverts par le présent règlement. En particulier, l'organisme de contrôle assure le suivi des activités des gestionnaires de l'infrastructure ***et du coordonnateur du réseau européen*** telles qu'exposées aux chapitres II à V ***du présent règlement*** et vérifie le respect du présent règlement de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. **[Am. 224]**

1 bis. L'organisme de contrôle participe à la planification stratégique des capacités prévue à la section II du présent règlement et la supervise. Il évalue également la proportionnalité, la non-discrimination et la transparence. L'organisme de contrôle peut émettre des avis et les partager avec les gestionnaires de l'infrastructure, le REGI et la PFE. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des propositions des organismes de contrôle lors de l'élaboration de la planification stratégique des capacités. **[Am. 225]**

2. Une entreprise ferroviaire, un candidat, un ***autre*** candidat potentiel, ou une autorité nationale, régionale ou locale responsable du transport a le droit de saisir l'organisme de contrôle conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE dès lors qu'il ou elle estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice de la part du gestionnaire de l'infrastructure lorsque celui-ci exerce les activités exposées aux chapitres II, III, IV et V du présent règlement ~~(gestion de l'infrastructure; gestion du trafic et des crises; évaluation et gestion des performances; réseau européen de coordination)~~. **[Am. 226]**

Article 64

Coopération des organismes de contrôle au sein du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB)

1. Afin de s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu du présent règlement, les organismes de contrôle coopèrent dans le cadre de l'ENRRB, visé à l'article 57, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, notamment au moyen de consultations et d'enquêtes conjointes, en adoptant des avis ou des recommandations ou par d'autres activités pertinentes. Les organismes de contrôle fournissent toutes les informations requises à l'ENRRB ***et tiennent compte des avis et recommandations adoptés par l'ENRRB***. **[Am. 227]**

Lorsqu'il agit dans le cadre du présent règlement, l'ENRRB assume les tâches et responsabilités et organise ses travaux comme décrit à la section 2 du présent chapitre.

2. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur une question relevant du champ d'application du présent règlement et concernant l'accès aux réseaux ferroviaires ou leur utilisation dans plusieurs États membres, l'organisme de contrôle informe l'ENRRB et la Commission de cette plainte ou enquête.

3. Un organisme de contrôle peut transmettre à l'ENRRB toute question, plainte ou enquête pertinente aux fins d'un échange de vues ou de l'adoption d'un avis ou d'une recommandation.

4. Lorsqu'ils prennent des décisions sur des questions affectant plusieurs États membres, les organismes de contrôle concernés coopèrent sous la coordination de l'ENRRB lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément au paragraphe 1 du présent article et à l'article 56 de la directive 2012/34/UE. Ils tiennent compte de tout avis et toute recommandation adoptés par l'ENRRB et lui fournissent ces décisions.

5. Lorsqu'un organisme de contrôle adopte une décision qui diverge de tout avis ou toute recommandation pertinents de l'ENRRB ou lorsqu'il refuse d'adopter une décision, il fournit à l'ENRRB une explication présentant les divergences et les raisons pour lesquelles il a choisi de ne pas suivre les avis ou recommandations de l'ENRRB ***et inclut l'explication concernée dans sa décision***. **[Am. 228]**

6. Les organismes de contrôle consultés par l'ENRRB répondent dans les délais fixés par celui-ci et, à sa demande, fournissent toutes les informations qu'ils ont le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins des activités menées par les organismes de contrôle conformément au présent règlement.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées dans le présent article, qui ont été demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre où se situe le gestionnaire de l'infrastructure. Les organismes de contrôle ont le droit de demander au REGI des informations concernant les enquêtes qui relèvent de leur compétence et peuvent transférer ces informations à l'ENRRB.

8. Les organismes de contrôle ferroviaire fournissent les ressources nécessaires au fonctionnement de l'ENRRB.

8 bis. L'ENRRB veille à ce que sa structure, ses modes de fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux, y compris les avis et recommandations, soient mis à la disposition du public sur son site web. Il inclut les coordonnées des groupes de travail. **[Am. 229]**

SECTION 2

Tâches et responsabilités du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire

Article 65

Tâches et responsabilités

1. Outre les tâches qui lui incombent en vertu de la directive 2012/34/UE, l'ENRRB assume également les tâches et responsabilités définies dans le présent règlement.

2. L'ENRRB coordonne toutes les activités de coopération des organismes de contrôle ferroviaire comme prévu à l'article 64 et promeut l'harmonisation des décisions de ces organismes en ce qui concerne les services ferroviaires internationaux.

2 bis. L'ENRRB évalue, avant leur adoption, les cadres européens pour la gestion des capacités, la gestion du trafic et l'évaluation des performances ainsi que la structure commune pour le document de référence du réseau et il émet un avis et le partage avec les organismes de contrôle nationaux qui peuvent prendre des mesures conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE. L'ENRRB peut évaluer toutes les décisions du REGI et émettre des avis et les partager avec le REGI, les organismes de contrôle, la PFE et les gestionnaires de l'infrastructure. **[Am. 230]**

~~3. Sur la base des demandes des candidats, des gestionnaires de l'infrastructure et des autres parties intéressées, l'ENRRB émet des avis ou des recommandations à propos des décisions adoptées ou en attente d'adoption sur les plaintes introduites auprès des organismes de contrôle ferroviaire.~~ **[Am. 231]**

4. Les parties intéressées peuvent introduire une plainte auprès de l'ENRRB en cas de problème relevant du champ d'application du présent règlement ou affectant l'accès aux infrastructures ferroviaires ou leur usage dans plusieurs États membres. Lorsque l'ENRRB reçoit une telle plainte, il la transmet sans délai à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents.

Dans ce cas, l'ENRRB informe immédiatement les organismes de contrôle ferroviaire concernés de son intention d'adopter un avis ou une recommandation au sujet de ce problème.

5. L'ENRRB soumet son avis ou sa recommandation aux organismes de contrôle ferroviaire concernés dans un délai d'un mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes concernant la plainte. Il peut prolonger ce délai pour les cas particulièrement complexes.

5 bis. L'ENRRB fournit des recommandations au REGI concernant l'établissement et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50, y compris au sujet des domaines de performance, des problèmes de performance à traiter dans chacun de ces domaines, de l'harmonisation des méthodes, processus, critères et définitions pour la collecte et l'analyse des données relatives aux performances et aux indicateurs de performance. **[Am. 232]**

6. L'ENRRB élabore des principes et pratiques communs pour les décisions que sont habilités à prendre les organismes de contrôle en vertu du présent règlement.

6 bis. L'ENRRB évalue les cadres européens pour la gestion des capacités, la gestion du trafic et l'évaluation des performances ainsi que la structure commune pour le document de référence du réseau et émet un avis. Les organismes de contrôle accordent la plus grande importance à l'avis de l'ENRRB lors de la vérification des documents de référence du réseau. **[Am. 233]**

Article 66

Organisation et structure du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ENRRB)

Aux fins du présent règlement, l'ENRRB est organisé en:

a) un conseil des organismes de contrôle;

b) un secrétariat.

Les organismes de contrôle assurent le fonctionnement du secrétariat.

L'ENRRB veille à ce que ses modes de fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux soient mis à la disposition du public sur un site web commun. Il inclut les coordonnées nécessaires à l'introduction de plaintes, les coordonnées des groupes de travail spécifiques et des informations sur les procédures. **[Am. 234]**

L'ENRRB publie ses avis et recommandations sur un site web spécifique. **[Am. 235]**

Article 67

Composition du conseil des organismes de contrôle

1. Le conseil des organismes de contrôle se compose d'un membre votant par État membre disposant d'un réseau ferroviaire en service, ainsi que d'un membre désigné par la Commission. ***L'AFE est un observateur sans droit de vote.*** **[Am. 236]**

2. Les membres votants sont directeur ou directeur adjoint de l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE. Ces membres ont un suppléant qui les représente en leur absence. L'organisme de contrôle désigne le suppléant parmi les membres de sa gouvernance ou de sa direction ou, lorsque cela n'est pas possible, parmi son personnel.

3. Les membres du conseil et leurs suppléants agissent de manière indépendante et objective dans l'intérêt de l'Union, sans tenir compte d'aucun intérêt national ou personnel particulier. Ils ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement, d'aucune institution, d'aucune personne ni d'aucun organisme.

4. Le secrétariat de l'ENRRB rend publique une liste actualisée des membres du conseil et de leurs suppléants, accompagnée de leurs déclarations d'intérêt.

Article 68

Rôle et tâches du conseil

1. Le conseil exécute toutes les tâches incombant à l'ENRRB énoncées dans le présent règlement.

2. En particulier, le conseil:

a) adopte des avis ou des recommandations à propos des plaintes ou des enquêtes présentées par son président ou par un ou plusieurs organismes de contrôle conformément aux règles énoncées à l'article 69;

a bis) adopte des avis et des recommandations sur les décisions prises par le REGI en collaboration avec le coordonnateur du réseau à l'intérieur du champ d'application du présent règlement; **[Am. 237]**

a ter) adopte, à la suite de plaintes émanant d'entreprises ferroviaires, d'exploitants d'installations de service et d'autres parties intéressées, des recommandations et des avis de l'ENRRB concernant les consultations visées à l'article 55 bis, ainsi que les décisions prises par le REGI en collaboration avec le coordonnateur du réseau; **[Am. 238]**

b) élabore et adopte un rapport annuel sur les activités de l'ENRRB;

c) constitue des groupes de travail et désigne leur président respectif.

c bis) rédige et adopte une recommandation au REGI concernant la mise en place et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances. **[Am. 239]**

Article 69

Organisation des travaux du conseil

1. Le conseil adopte son règlement intérieur une fois celui-ci approuvé par la Commission.

1 bis. Le conseil se réunit à intervalles réguliers. Il élit un président parmi ses membres à la majorité des deux tiers de ses membres, pour un mandat d'un an. **[Am. 240]**

2. La Commission ~~préside les~~***assiste aux*** réunions du conseil***, apporte son soutien et facilite la coordination lors de ces réunions***. Elle n'a pas de droit de vote. **[Am. 241]**

3. Le secrétariat fournit les services nécessaires à l'organisation des réunions et des travaux du conseil.

4. Le conseil prend ses décisions à la majorité simple de ses membres, sauf disposition contraire prévue dans son règlement intérieur.

5. Chaque membre dispose d'une voix. En l'absence d'un membre, le suppléant est autorisé à exercer le droit de vote.

6. Le règlement intérieur peut établir des modalités de vote plus détaillées, notamment la procédure de vote pour les questions urgentes ou pour les recommandations relatives aux décisions des organismes de contrôle ferroviaire.

Article 70

Groupes de travail de l'ENRRB

1. De sa propre initiative ou sur proposition de la Commission, et en conformité avec son propre règlement intérieur, le conseil peut décider à la majorité simple de constituer des groupes de travail afin d'organiser les travaux de l'ENRRB sur des sujets spécifiques liés à la mise en œuvre du présent règlement.

2. Le conseil définit le mandat des groupes de travail et désigne leurs présidents, qui représentent, si possible, différents organismes de contrôle ferroviaire.

3. Les groupes de travail sont ouverts***, sur invitation,*** aux experts des organismes de contrôle ferroviaire, ~~à~~***de*** la Commission, ~~aux~~***de l'AFE et, le cas échéant, de*** parties prenantes opérationnelles et~~, le cas échéant, à~~ d'autres organismes publics ou privés. **[Am. 242]**

4. Le secrétariat apporte un soutien administratif aux groupes de travail.

5. Le conseil ou les présidents des groupes de travail peuvent inviter ***des experts des organismes de contrôle ferroviaire, de la Commission, de l'AFE, de parties prenantes opérationnelles et, le cas échéant, d'autres organismes publics ou privés, ainsi que***, à titre individuel, des experts dont les compétences dans le domaine concerné sont reconnues à participer aux réunions des groupes de travail, si nécessaire au cas par cas. **[Am. 243]**

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 71

Exercice de la délégation

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article ***6, paragraphe 4 bis, à l'article 8, paragraphe 7, à l'article*** 10, paragraphe 8, à l'article 11, ***paragraphes 2 et 4 bis, à l'article 12,*** paragraphe ~~2~~***9 bis, à l'article 18, paragraphe 10 bis, à l'article 19, paragraphe 5, à l'article 20, paragraphe 4 bis***, à l'article 21, paragraphe 9, à l'article 38, paragraphe 3, à l'article 39, ***paragraphes 8 bis et 9, à l'article 40,*** paragraphe ~~9~~***7, à l'article 41, paragraphe 3, à l'article 44, paragraphe 3 bis***, à l'article 46, paragraphe 6, à l'article 48, paragraphe 3, ~~et~~***à l'article 52, paragraphe 1,*** à l'article 53, paragraphe 5 ***et à l'article 62, paragraphe 5 bis***, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [~~1er~~***1er*** janvier 2026]. 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. **[Am. 244]**

Article 72

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 62 de la directive 2012/34/UE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 73

Rapport et évaluation

Le [31 décembre 2030] au plus tard, la Commission évalue l'incidence du présent règlement sur le secteur ferroviaire et présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre.

Ce rapport évalue notamment:

a) l'incidence du présent règlement sur les performances des services d'infrastructure ferroviaire;

b) l'incidence du présent règlement sur le développement des services ferroviaires, notamment des services internationaux, à longue distance et de fret;

c) les travaux du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, du coordonnateur du réseau, du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire et de l'organe d'évaluation des performances, de manière générale et en lien avec l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de critères, méthodes et procédures communs;

d) la nécessité de renforcer les mécanismes de coordination en remplaçant des éléments des cadres européens visés aux articles 6 et 44 par des règles contraignantes;

e) la nécessité de renforcer la surveillance réglementaire en instituant un organisme de contrôle ferroviaire de l'Union.

Article 74

Modifications de la directive 2012/34/UE

1. La directive 2012/34/UE est modifiée comme suit:

a) à l'article 1er, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) les principes et les procédures applicables à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, tels qu'exposés au chapitre IV.;»

b) à l'article 2, le paragraphe 6 est supprimé;

c) ***à l'article 3,*** les points 20), 22), 23), 27) et 28) sont supprimés;

d) l'article 7 ter est supprimé;

e) l'article 36 est supprimé;

f) les articles 38 à 54 sont supprimés;

g) à l'annexe IV, les points 1) et 3) sont supprimés;

h) l'annexe VII est supprimée.

2. Les références faites aux dispositions supprimées de la directive 2012/34/UE s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X, section 1.

Article 74 bis

Modifications du règlement (UE) 2016/796

1. Le règlement (UE) 2016/796 est modifié comme suit:

a) à l'article 19, paragraphe 1, le point suivant est ajouté:

«***m) émet des recommandations à l'intention de la Commission, sur demande, en ce qui concerne la rédaction et la mise à jour d'actes d'exécution et délégués prévus par le règlement du Parlement européen et du Conseil (UE).../... [Règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) nº 913/2010].***» **[Am. 246]**

Article 74 ter

Modifications de la directive (UE) 2016/797

1. La directive (UE) 2016/797 est modifiée comme suit:

a) à l'annexe II, point 2, le point suivant est ajouté:

«***2.9 Utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire: les structures, organismes et procédures visés dans le règlement (UE).../... du Parlement européen et du Conseil [le présent règlement].***» **[Am. 247]**

Article 75

Dispositions transitoires

1. Les accords-cadres conclus conformément à l'article 42 de la directive 2012/34/UE ***avant le 1er janvier 2026*** continuent à s'appliquer jusqu'à leur date d'expiration. **[Am. 248]**

2. L'article 3, points 20), 22), 23), 27) et 28), les articles 7 ter, 36 et 38 à 54, l'annexe IV, point 3), et l'annexe VII de la directive 2012/34/UE ne s'appliquent pas aux activités et aux tâches effectuées en lien avec les horaires de service qui entrent en vigueur après le [8 décembre 2029].

Article 76

Abrogation

1. Le règlement (UE) nº 913/2010 est abrogé avec effet au [9 décembre 2029].

2. Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X, section 2.

Article 77

Entrée en vigueur et application

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

2. Il est applicable à partir du [1er janvier 2026]. Toutefois:

a) les articles 1, 2 et 3, le chapitre II, à l'exception de l'article 9, paragraphes 1 et 2, et ~~de l'article 27, paragraphe 4~~***des articles 26, 27, 28, 31, 39 et 50***, ainsi que le chapitre III, à l'exception de l'article 48, ~~du présent règlement~~ ne s'appliquent qu'aux activités et aux tâches effectuées en lien avec les horaires de service entrant en vigueur après le [8 décembre ~~2029~~]***2027***; **[Am. 249]**

b) l'article 9, paragraphes 1 et 2, est applicable à partir du [1er janvier ~~2028~~***2027***]; **[Am. 250]**

c) l'article 27, paragraphe 4, est applicable à partir du [1er mars 2026];

c bis) l'article 35 s'applique à partir du 1er décembre 2028; **[Am. 251]**

c ter) l'article 40 s'applique à partir du 1er décembre 2027; **[Am. 252]**

d) les articles 48 et 62 sont applicables à partir du [13 décembre 2026];

e) l'article 74 est applicable à partir du [9 décembre ~~2029~~***2027***]. **[Am. 253]**

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

Fait à …, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*

Annexe I

ÉLÉMENTS À FOURNIR ET CALENDRIER POUR LA GESTION DES CAPACITÉS (VISÉE AUX ARTICLES 11, 16, 18 et 38)

1. Éléments à fournir que doivent préparer les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de la planification stratégique des capacités visée aux articles 11, 16, 17 et 18

Élément à fournir	Contenu
Stratégie en matière de capacités (article 16)	— Développement prévu d'infrastructures physiques, y compris les constructions nouvelles, modernisations, renouvellements et fermetures/déclassement — Évolution prévue de la demande de services de transport ferroviaire — Orientations stratégiques concernant l'utilisation des capacités par les États membres, y compris un aperçu de l'évolution des obligations de service public — Capacités attribuées par la voie d'accords-cadres et capacités requises pour fournir des services de transport dans le cadre de contrats de service public — Infrastructures déclarées fortement utilisées ou saturées — Restrictions de capacités importantes résultant de travaux d'infrastructure
Modèle de capacité (article 17)	— Toutes les informations figurant dans la stratégie en matière de capacités, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage — Volume des capacités disponibles pour les candidats par segment du marché du transport ferroviaire et/ou par processus de répartition, ***y compris les capacités réservées pour des demandes ultérieures et les capacités allouées par la voie d'accords-cadres*** — Volume des capacités requises pour les travaux d'infrastructure par incidence sur le trafic (catégories) — Couverture géographique: au moins les lignes faisant partie du réseau central RTE-T et du réseau central étendu — Détail géographique: ventilation en sections de planification appropriées reflétant les caractéristiques de l'infrastructure et de la demande — Couverture temporelle: une période de validité de l'horaire de service — Détail temporel: au moins une vue d'ensemble annuelle (restrictions de capacités) et un ou plusieurs jours représentatifs (capacités disponibles pour les demandes)
Plan des offres de capacités (article 18)	— Toutes les informations figurant dans le modèle de capacité, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage — Capacités préalablement planifiées disponibles pour les demandes, définies sous la forme d'objets de planification de capacités — Restrictions de capacités, définies sous la forme d'objets de planification de capacités — Capacités de remplacement disponibles pendant les restrictions de capacités — Capacités de remplacement disponibles en cas de perturbations du réseau

[Am. 254]

2. Calendrier de la gestion stratégique des capacités visée aux articles 11, 16, 17 et 18

1. Lorsqu'ils préparent les éléments à fournir relatifs à la planification stratégique des capacités pour une période donnée de validité de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure respectent le calendrier établi dans la présente section.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des dates limites plus rapprochées. Ces dates limites sont harmonisées au niveau de l'UE et figurent dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

La consultation des parties prenantes est effectuée conformément à l'article 54 et associe au moins les entreprises ferroviaires et les autres candidats, les parties prenantes opérationnelles et les autorités publiques. Les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent en permanence les éléments à fournir lorsqu'ils se coordonnent conformément à l'article 53.

Élément à fournir	Étape intermédiaire	Date limite (au plus tard)
Stratégie en matière de capacités (article 16)	Phase d'élaboration de la stratégie en matière de capacités	X–60
	Première consultation des parties prenantes	X–58
	Publication du projet de stratégie et deuxième consultation des parties prenantes	X– 48
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X–36
	Publication du modèle de capacité	***X-18***
	Publication du plan des offres de capacités final après consultation du gestionnaire de l'infrastructure et de la PFE	***X - 11***
Modèle de capacité (article 17)	Début de la préparation	X–36
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X–24
	Coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les participants à l'exploitation et analyses de faisabilité pour les besoins de capacités fournis qui pourraient ne pas être pleinement pris en considération dans le projet de modèle de capacité	***X-22***
	Publication du projet de modèle de capacité ***et début de la deuxième consultation des candidats et des participants à l'exploitation***	X–21
	Coordination avec les candidats et les parties prenantes opérationnelles	X–19
	Publication du modèle de capacité final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X–18
Plan des offres de capacités (article 18)	Début de la préparation	X–18
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X–14
	L'organisme de contrôle analyse le projet de plan des offres de capacités et peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le plan des offres de capacités.	***X–14 à X–13***
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 1, de la présente annexe	X–12
	Publication du plan des offres de capacités final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X–11
	Mise à jour du plan des offres de capacités pour les demandes tardives	***X-6,5***
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 5, de la présente annexe	X–4
	Réaffectation des capacités réservées pour répartition au moyen de l'horaire de service pour d'autres processus de répartition	X–2
	Mise à jour du plan des offres de capacités pour tenir compte de toute modification des capacités préalablement planifiées ou attribuées	Jusqu'à X + 12 sans délai

Remarque:
(1) «X–m» signifie «m» mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service («X»), conformément à la section 4.

[Am. 255]

2. Par dérogation au point 1, le calendrier simplifié et abrégé suivant s'applique à l'élément à fournir «Stratégie en matière de capacités» en ce qui concerne les périodes de validité de l'horaire de service débutant en décembre 2029 et en décembre 2030:

Stratégie en matière de capacités (article 16)	Publication du projet de stratégie et consultation des parties prenantes	X–38
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X–36

3. Calendrier pour la coordination, la consultation et la publication des restrictions de capacités résultant des travaux d'infrastructure visées aux articles 10 et 35

1. En ce qui concerne les restrictions temporaires de capacités des lignes ferroviaires pour des motifs tels que la réalisation de travaux d'infrastructure, y compris les restrictions de vitesse temporaires, la charge par essieu, la longueur des trains, la traction ou le gabarit («restrictions de capacités»), qui durent plus de sept jours consécutifs et occasionnent, pour plus de 30 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport, les gestionnaires de l'infrastructure concernés publient l'ensemble des restrictions de capacités, ***dans la mesure où elles sont connues,*** et les résultats provisoires d'une consultation des candidats une première fois au moins 24 mois avant la modification de l'horaire de service concerné et une seconde fois, sous une forme actualisée, au moins douze mois avant ladite modification. Ces restrictions relatives aux infrastructures sont incluses dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18. **[Am. 256]**

2. Dans le cadre de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53, les entités désignées au paragraphe 5 dudit article discutent également conjointement de ces restrictions de capacités, si leur incidence ne se limite pas à un seul réseau, avec les candidats intéressés et les principaux exploitants d'installations de service concernés lorsqu'elles sont publiées pour la première fois.

3. Lorsqu'il publie les restrictions de capacités pour la première fois conformément au point 1, le gestionnaire de l'infrastructure lance une consultation sur les restrictions de capacités avec les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés. Lorsqu'une coordination conformément au point 4 est nécessaire entre la première et la seconde publication des restrictions de capacités, les entités désignées conformément à l'article 53, paragraphe 5, consultent une deuxième fois les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés, entre la fin de cette coordination et la seconde publication de la restriction de capacités.

4. Avant de publier les restrictions de capacités conformément au point 1, si leur incidence ne se limite pas à un seul réseau, les entités désignées conformément à l'article 53, paragraphe 5, y compris les gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés par le changement d'itinéraires de trains, coordonnent entre eux les restrictions de capacités qui pourraient entraîner une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport.

La coordination préalable à la seconde publication s'achève:

a) au plus tard 18 mois avant la modification de l'horaire de service si plus de 50 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire font l'objet d'une annulation, d'un changement d'itinéraire ou d'un remplacement par d'autres modes de transport pendant une période supérieure à trente jours consécutifs;

b) au plus tard 13 mois et 15 jours avant la modification de l'horaire de service si plus de 30 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire font l'objet d'une annulation, d'un changement d'itinéraire ou d'un remplacement par d'autres modes de transport pendant une période supérieure à sept jours consécutifs;

c) au plus tard 13 mois et 15 jours avant la modification de l'horaire de service si plus de 50 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire font l'objet d'une annulation, d'un changement d'itinéraire ou d'un remplacement par d'autres modes de transport pendant une période inférieure ou égale à sept jours consécutifs.

Le cas échéant, les entités assurant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53, paragraphe 5, invitent les candidats opérant sur les lignes concernées et les principaux exploitants d'installations de service concernés à participer à cette coordination.

5. En ce qui concerne les restrictions de capacités d'une durée inférieure ou égale à sept jours consécutifs qui ne doivent pas être publiées conformément au point 1 et occasionnent, pour plus de 10 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport, qui se produisent au cours de la période de validité de l'horaire de service suivante et dont le gestionnaire de l'infrastructure prend connaissance au plus tard 6 mois et quinze jours avant la modification de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats concernés sur les restrictions de capacités envisagées et communique les restrictions de capacités actualisées au moins quatre mois avant la modification de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure doit fournir des détails sur l'offre de sillons au plus tard quatre mois, pour les trains de voyageurs, et au plus tard un mois, pour les trains de marchandises, avant le début de la restriction de capacités, sauf si le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats concernés conviennent d'un délai d'exécution plus court.

6. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent décider d'appliquer des seuils plus stricts pour les restrictions de capacités, déterminés sur la base de pourcentages plus faibles de volumes de trafic estimés ou de durées plus courtes que celles indiquées à la section 3 dans la présente annexe, ou d'appliquer des critères en sus de ceux mentionnés dans la présente annexe, après consultation des candidats et des exploitants d'installations. Ils publient les seuils et les critères de regroupement des restrictions de capacités dans leurs documents de référence du réseau, conformément au point 3) de l'annexe IV de la directive 2012/34/UE.

7. Sans préjudice de l'article 40, le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de ne pas appliquer les délais visés aux points 1 à 5 si la restriction de capacités est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité, si l'horaire des restrictions est indépendant de sa volonté ou inutilement dommageable au regard de l'état ou de la durée de vie de l'actif, ou si tous les candidats concernés sont d'accord. Dans ces cas, ainsi que dans le cas de toute autre restriction de capacités qui ne fait pas l'objet d'une consultation conformément à d'autres dispositions de la présente annexe, le gestionnaire de l'infrastructure consulte immédiatement les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés. **[Am. 257]**

8. Les informations que doit fournir le gestionnaire de l'infrastructure lorsqu'il agit conformément aux points 1, 5 et 7 comprennent les éléments suivants:

   a) le jour prévu;

   b) la période de la journée, et, dès qu'elles peuvent être établies, l'heure du début et l'heure de fin de la restriction de capacités;

   c) la section de ligne touchée par la restriction; et

   d) le cas échéant, la capacité des itinéraires de détournement.

   Le gestionnaire de l'infrastructure publie ces informations, ou un lien vers un site qui les fournit, dans son document de référence du réseau comme indiqué au point 3) de l'annexe IV de la directive 2012/34/UE. Le gestionnaire de l'infrastructure tient ces informations à jour. En outre, les gestionnaires de l'infrastructure publient ces informations sous forme numérique conformément aux articles 9 et 62.

9. En ce qui concerne les restrictions de capacités qui durent au moins trente jours consécutifs et touchent plus de 50 % du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure fournit aux candidats, à leur demande lors de la première étape de consultation, une comparaison des conditions à escompter dans au moins deux scénarios alternatifs de restriction de capacités. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore ces scénarios alternatifs sur la base des informations fournies par les candidats au moment de leurs demandes et conjointement avec eux.

   La comparaison doit, pour chaque scénario alternatif, comprendre au moins les éléments suivants:

   a) la durée de la restriction de capacités,

   b) le montant indicatif des redevances d'utilisation de l'infrastructure,

   c) les capacités disponibles sur les itinéraires de déviation,

   d) les itinéraires alternatifs disponibles, et

   e) les temps de trajet indicatifs.

   Avant de faire un choix entre les scénarios alternatifs de restrictions de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats intéressés et tient compte des incidences des différents scénarios sur ces candidats et sur les utilisateurs des services.

L'analyse des scénarios alternatifs de restrictions de capacités comprend des situations concernant plus d'un gestionnaire de l'infrastructure. Dans ce cas, les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent la planification du scénario alternatif de restriction de capacités conformément à l'article 53.

10. En ce qui concerne les restrictions de capacités qui durent plus de trente jours consécutifs et touchent plus de 50 % du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure établit des critères pour déterminer quels trains devraient faire l'objet d'un changement d'itinéraire pour chaque type de service, en tenant compte des contraintes commerciales et opérationnelles du candidat, sauf si ces contraintes opérationnelles sont le résultat de décisions prises par le candidat en matière de gestion et d'organisation, et sans préjudice de l'objectif de réduction des coûts imposé au gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 30, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. Le gestionnaire de l'infrastructure publie ces critères dans le document de référence du réseau.

11. Le REGI publie les informations requises au point 8 sur son site internet.

12. La Commission examine la mise en œuvre de la section 3 de la présente annexe jusqu'au 31 décembre 2024 et présente, le cas échéant, une proposition législative.

4. Calendrier pour la répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel visée aux articles 32 et 38

1. Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier suivant:

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée [1]
Période de validité de l'horaire de service	Une année
Entrée en vigueur de l'horaire de service	Le deuxième samedi de décembre à minuit
Publication du plan des offres de capacités	Conformément à la section 2 de la présente annexe
Publication des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure	Conformément aux sections 2 et 3 de la présente annexe
Date limite à laquelle les candidats peuvent introduire des demandes de droits à capacités	X–8,5
Préparation du projet d'horaire de service Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter un projet d'offre de capacités aux candidats	X–6,5
Finalisation de la coordination avec les candidats***, garantissant que toutes les conditions préalables sont satisfaites avant cette finalisation de la «phase d'observation» de deux semaines***	X–6
Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter une offre de capacités finale aux candidats	X–5,5
Publication de l'horaire de service final Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent attribuer des droits à capacités aux candidats	X–5,25
Conversion des spécifications de capacités en sillons	À spécifier dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6

Remarque: (1) «X-m» signifie «m» mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service («X»)

[Am. 258]

2. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les demandes de capacités reçues conformément à l'article 32, paragraphe 8, sur la base du principe du «premier arrivé, premier servi».

3. La date limite de présentation des demandes de droits à capacités fixée dans le tableau figurant au point 1 est la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure visée à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE.

5. Calendrier pour la répartition des capacités par la voie d'accords-cadres visée aux articles 31 et 38

1. Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier suivant:

Période	Durée[1]
Période de validité standard des accords-cadres	5 ans
Conversion des spécifications de capacités en sillons	Entre X-8,5 et X-6,5 (conjointement avec la coordination dans le cadre du processus de répartition annuel visé à la section 4)

Remarque: (1) «X-m» signifie «m» mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service («X»), conformément à la section 4.

6. Calendrier pour la répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante visée aux articles 33 et 38

1. Le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats respectent le calendrier suivant durant le processus de planification glissante:

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée[1]
Première date possible pour l'introduction des demandes de capacités par les candidats en vue de la répartition dans le cadre du processus de planification glissante	4 mois avant la première circulation du train
Dernière date possible pour l'introduction des demandes de capacités par les candidats en vue de la répartition dans le cadre du processus de planification glissante	1 mois avant la première circulation du train
Durée maximale des droits à capacités octroyés lors de la répartition dans le cadre du processus de planification glissante	36 mois avant la première circulation du train
Conversion des spécifications de capacités en sillons pour les droits à capacité octroyés conformément à l'article 33, paragraphe 2, point a)	Entre X-8,5 et X-6,5 (conjointement avec la coordination dans le cadre du processus de répartition annuel visé à la section 4)
Conversion des spécifications de capacités en sillons pour les droits à capacité octroyés conformément à l'article 33, paragraphe 2, point b)	À spécifier par les gestionnaires de l'infrastructure en tenant compte du cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6

Remarque: (1) «X-m» signifie «m» mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service («X»), conformément à la section 4.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités dans le cadre du processus de planification glissante fondé sur le principe du «premier arrivé, premier servi».

7. Calendrier pour la répartition des capacités dans le cadre du processus ad hoc visée aux articles 34 et 38

Lorsqu'il répartit les capacités de l'infrastructure dans le cadre du processus ad hoc, le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier suivant:

Période	Durée
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l'infrastructure, d'une offre de droits à capacités portant sur un seul réseau ***si la demande ad hoc est présentée après la date de publication de l'horaire de service final***	***24 heures***
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l'infrastructure, d'une offre de droits à capacités multiréseaux	5 jours

[Am. 259]

8. Calendrier des modifications des capacités attribuées visées à l'article 39

Lorsqu'il modifie des droits à capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure respecte le calendrier suivant:

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée
Délai maximal dont dispose le gestionnaire de l'infrastructure pour proposer des droits à capacités de remplacement portant sur un seul réseau ***s'ils sont à utiliser dans les deux jours ouvrables suivants***	24 heures
Délai maximal dont disposent les gestionnaires de l'infrastructure concernés pour proposer des droits à capacités multiréseaux de remplacement ***avec des paramètres spéciaux (par exemple, envois extraordinaires, tests)***	5 jours ***civils***

[Am. 260]

Annexe II

Infrastructures fortement utilisées et saturées visées à l'article 20

1. Seuils pour la déclaration des infrastructures fortement utilisées et saturées

Amendement

Utilisation	Classification	Utilisation des capacités	Période de référence
Trafic hétérogène	Fortement utilisée	***> des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]***	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic hétérogène	Saturée	***> des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]***	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an
Trafic homogène	Fortement utilisée	***> des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]***	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic homogène	Saturée	***> des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]***	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an

[Am. 261]

L'utilisation des capacités désigne le rapport entre les capacités attribuées ou, pour les périodes de validité précédentes de l'horaire de service, le nombre réel de trains en circulation et les capacités théoriques disponibles sur un élément de l'infrastructure sur la base de la méthodologie visée à la section 2.

«Trafic homogène» signifie que les trains sur le tronçon concerné présentent généralement des caractéristiques similaires en ce qui concerne l'utilisation de la capacité, en particulier la vitesse, le plan des arrêts et l'accélération.

«Trafic hétérogène» signifie que les trains sur le tronçon concerné présentent des caractéristiques différentes en ce qui concerne l'utilisation de la capacité, en particulier la vitesse, le plan des arrêts et l'accélération.

2. Procédures et méthodes de calcul du degré d'utilisation des capacités

Les gestionnaires de l'infrastructure évaluent le degré d'utilisation des capacités sur la base de procédures et de méthodes objectives, transparentes et appropriées.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent continuer à utiliser les procédures et méthodes existantes qui répondent à ces critères. Au plus tard 3 ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, le REGI élabore une recommandation sur l'utilisation d'une procédure et d'une méthode harmonisées au niveau de l'Union pour évaluer l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

L'utilisation des capacités peut également être évaluée comme étant le rapport entre la demande de capacités (demande observée/passée ou estimation de la demande future) et les capacités disponibles dans le plan d'utilisation des capacités conformément à l'article 18.

Annexe III

CONTENU DU CADRE EUROPÉEN POUR LA GESTION DES CAPACITÉS VISÉ À L'ARTICLE 6

Le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 contient au moins les éléments suivants:

Élément	Référence(s)
Procédures et méthodes de gestion et de répartition des capacités d'infrastructure limitées sur la base de critères socio-économiques et environnementaux	Article 8, paragraphe 5, article 8, paragraphe 6
Types et description des services de transport ferroviaire à utiliser aux fins de la planification stratégique des capacités de l'infrastructure ferroviaire	Article 12, paragraphe 2
Principes, procédures et méthodes communs pour la planification stratégique des capacités, y compris pour la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et la consultation des parties prenantes	Article 12, paragraphe 9, article 13, article 14
Modalités de publication du plan des offres de capacités et processus de consultation des candidats	Article 18, paragraphe 10
Règles et procédures régissant l'attribution des capacités préalablement planifiées figurant dans le plan des offres de capacités	Article 20, paragraphe 3
Caractéristiques des spécifications de capacités	Article 26, point 1
Fourchettes de seuils d'utilisation applicables à l'annulation de droits à capacités inutilisés	Article 27, point 6
Procédures et méthodes de coordination pour la répartition des droits à capacités multiréseaux, y compris les exigences minimales de qualité	Article 28, point 5
Lignes directrices concernant les limites relatives aux différences entre les demandes de capacités présentées par les candidats et les capacités d'infrastructure proposées par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre du processus de règlement des conflits par consensus	Article 36, paragraphe 2
Procédures de gestion des modifications apportées aux droits à capacités après la répartition	Article 39, point 8
Conditions donnant lieu à une compensation pour les modifications apportées aux droits à capacités	Article 40, point 3
Principes, règles et procédures de gestion et de répartition des capacités de l'infrastructure en cas de perturbation du réseau	Article 41, paragraphe 2

Annexe IV

Contenu du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE – Section sur la gestion des capacités et la gestion du trafic

Le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE contient les informations suivantes:

1) Une section exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Cette section renvoie aux informations disponibles dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

2) Une section sur les principes et les critères de répartition des capacités. Cette section 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. Elle précise également les procédures et délais relatifs au processus de gestion des capacités. Elle contient les critères spécifiques applicables à ce processus, et notamment:

   a) les procédures de consultation des candidats, ***comme indiqué par l'article 55 bis,*** sur la planification stratégique des capacités; **[Am. 262]**

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

   c) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;

   d) les délais applicables à la planification stratégique des capacités et aux processus de demande, de répartition, d'adaptation et de reprogrammation, ainsi que les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;

   e) les principes régissant le mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36, y compris le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus, et le mécanisme formel de règlement des litiges visé à l'article 37;

   f) la structure et le niveau des compensations pour les modifications apportées aux droits à capacités;

   g) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est fortement utilisée ou saturée;

   h) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;

   i) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 6.

3) Une section sur l'exploitation, y compris la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises. Elle définit la mise en œuvre des exigences énoncées dans le présent règlement, dans la directive (UE) 2016/797, dans la directive (UE) 2016/798 et dans la directive 2007/59/CE, y compris:

   a) des règles d'exploitation, y compris les règles de priorité ou les principes de priorité pour la gestion du trafic, une liste des règles techniques, opérationnelles et de sécurité et des règles relatives au personnel d'exploitation, ou des références à ces règles;

   b) des mesures opérationnelles, y compris des règles et procédures pour la gestion des perturbations et des crises, la communication opérationnelle et l'échange de données avec les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles;

   c) une liste des systèmes d'information utilisés dans le cadre des opérations et des références à ces systèmes;

   d) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 44.

4) Une section sur les éléments clés de la gestion des performances, comprenant notamment:

   a) des références aux objectifs de performance fixés dans le plan d'entreprise visé à l'article 8, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE et dans l'accord contractuel visé à l'article 30 de ladite directive;

   b) des procédures permettant de suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et d'en rendre compte, d'identifier les causes des insuffisances en matière de performance avec les parties prenantes opérationnelles et de concevoir et de mettre en œuvre des mesures correctives pour améliorer les performances;

   c) une explication de tout écart par rapport au cadre européen visé à l'article 50.

Annexe V

CONTENU DU CADRE EUROPÉEN POUR LA COORDINATION DE LA GESTION TRANSFRONTIÈRE DU TRAFIC, DES PERTURBATIONS ET DES CRISES VISÉ À L'ARTICLE 44

Le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises contient au moins les éléments suivants:

Élément	Référence(s)
Principes communs pour la gestion du trafic, la gestion des perturbations et la gestion des crises que les gestionnaires de l'infrastructure doivent prendre en compte lors de l'établissement de règles et de procédures pour la gestion du trafic	Article 43
Règles et procédures communes pour la coordination de la gestion du trafic, de la gestion des perturbations et de la gestion des crises entre les gestionnaires de l'infrastructure et avec les parties prenantes opérationnelles	Article 42, article 43, article 45, article 46, article 47, article 48
Règles et procédures communes pour la gestion et l'attribution des capacités en cas de perturbations du réseau et de situations de crise	Article 41, paragraphe 1
Définition des responsabilités des parties prenantes opérationnelles intervenant dans la gestion du trafic transfrontière, sur la base d'un ensemble de procédures opérationnelles, d'étapes intermédiaires et d'interfaces convenues d'un commun accord	Article 45
Procédures, règles, outils et interfaces pour la communication et l'échange d'informations, y compris des outils et interfaces numériques harmonisés, entre les gestionnaires de l'infrastructure, les parties prenantes opérationnelles et les autres parties prenantes concernées, notamment les autorités publiques	Article 45, article 48, article 62
Principes pour la mise en place de groupes de coordination spécialisés en matière de gestion du trafic, de gestion des perturbations et de gestion des crises	Article 53, paragraphe 2
Dispositions en matière de simulation et de formation, notamment en ce qui concerne les perturbations du réseau et les situations de crise	Article 42, article 46, article 47
Dispositions concernant l'évaluation des performances en matière de gestion du trafic, de gestion des perturbations et de gestion des crises, notamment la coordination entre les parties prenantes opérationnelles	Article 50, article 51

Annexe VI

Perturbations du réseau visées à l'article 46

Type d'incident	Estimation de la durée probable	Estimation de l'incidence probable
Perturbation du réseau	Le retour aux niveaux antérieurs à l'incident des capacités disponibles pour l'utilisation des trains nécessite trois jours ou plus	— Au moins 50 % des trains sur la section touchée qui sont exploités sur un seul réseau doivent faire l'objet d'un traitement opérationnel — Moins de 50 % des trains sur la section touchée qui sont exploités sur plus d'un réseau nécessitent ou devraient nécessiter un traitement opérationnel
Perturbation multiréseaux	Le retour aux niveaux antérieurs à l'incident des capacités disponibles pour l'utilisation des trains nécessite trois jours ou plus.	— Au moins 50 % des trains sur la section touchée qui sont exploités sur plus d'un réseau nécessitent ou devraient nécessiter un traitement opérationnel

Les conditions relatives à la durée et à l'incidence probable sur le trafic sont cumulatives.

Annexe VII

Domaines de performance relevant de l'évaluation des performances visés à l'article 50

Domaine de performance	Points pertinents (à titre indicatif)
Infrastructures et équipements	— Capacités et potentiel des infrastructures physiques et de leurs équipements, y compris le déploiement des normes RTE-T — Réductions des capacités ou du potentiel de l'infrastructure dues à un report du renouvellement, de l'entretien ou de la réparation de l'infrastructure
Capacités d'infrastructure	— Offre de capacités en termes de quantité et de qualité***, y compris la cohérence par-delà les frontières de réseau*** — Utilisation des capacités, capacités inutilisées pour répondre à la croissance du trafic — Cohérence entre les capacités disponibles (prévues ou non) et les besoins du marché — Stabilité de l'offre de capacités, notamment dans le cadre des travaux d'infrastructure — Saturation de l'infrastructure — Durée prévue des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières
Gestion du trafic	— Ponctualité/retards des différents types de services ferroviaires, au point de départ, aux arrêts intermédiaires et au point de destination, ainsi qu'à des endroits importants sur le plan opérationnel — Annulations de trains — Durée réelle des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières
Gestion des perturbations et gestion des crises	— Part du trafic qui pourrait être réacheminée ou reprogrammée pendant la perturbation ou la crise — Incidence des perturbations sur le trafic ferroviaire en termes de retards et d'annulations — Incidence des perturbations sur les exploitants de services ferroviaires et sur leurs clients — Points spécifiques relevés (qualitatifs)
Déploiement et performance des services, outils et interfaces numériques	— Soutien aux processus liés à la gestion des capacités, à la gestion du trafic et à la gestion des perturbations — Exhaustivité et qualité des informations et des données fournies ***ainsi que facilité d'accès pour les parties prenantes opérationnelles*** — Alignement sur l'architecture européenne développée dans le cadre de l'entreprise commune pour les chemins de fer européens (ERJU) et sur les spécifications techniques pertinentes conformément à la directive (UE) 2016/797
Respect de la réglementation; surveillance réglementaire	— Indicateurs de processus permettant de contrôler le respect des règles et procédures — Plaintes déposées auprès des organismes de contrôle et de l'ENRRB

[Am. 263]

Annexe VIII

Informations à fournir aux parties prenantes opérationnelles visées à l'article 48

Les informations suivantes, fournies conformément à la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution pertinents au titre dudit règlement, entrent dans le champ d'application de l'article 48:

— Numéro de circulation du train
— Suivi des trains
— Données des lettres de voiture
— Demande de sillon et attribution de sillon
— Préparation du train
— Informations sur la circulation du train et prévision de circulation du train
— Informations relatives aux interruptions de service
— Heure de départ estimée (ETD), heure d'échange estimée (ETI), heure d'arrivée estimée (ETA)
— Mouvements des wagons
— Échange de données pour l'amélioration de la qualité

Annexe IX

Liste des points à coordonner entre les gestionnaires de l'infrastructure prévue à l'article 53

Points à coordonner	Dispositions que doit couvrir la coordination
Planification stratégique des capacités	Section 1 du chapitre II, en particulier: — Article 10 Section 2 du chapitre II, en particulier: — Article 11 — Article 13 — Article 14 — Article 15 — Article 16 — Article 17 — Article 18 — Article 19 — Article 21 — Article 22 — Article 25
Programmation, répartition des capacités et reprogrammation	Section 3 du chapitre II, en particulier: — Article 27 — Article 28 — Article 31 — Article 32 — Article 33 — Article 34 — Article 35 — Article 36 — Article 37 Section 4 du chapitre II — Article 39 — Article 40 — Article 41
Gestion du trafic, gestion des perturbations et gestion des crises	Chapitre III, en particulier: — Article 45 — Article 46 — Article 47
Évaluation des performances	Chapitre IV, en particulier: — Article 51

Points à coordonner	Dispositions que doit couvrir la coordination
Déploiement des services, outils et interfaces numériques; contribution à l'élaboration de spécifications techniques	— Article 9, paragraphe 2 — Article 20, paragraphe 4 — Article 27, paragraphe 4 — Article 29, paragraphe 5, article 29, paragraphe 6 — Article 42, paragraphe 3, point c) — Article 45, point c) — Article 48, paragraphe 2, article 48, paragraphe 3 — Article 62

Annexe X

Tableaux de correspondance

1. Tableau de correspondance pour les dispositions supprimées de la directive 2012/34/UE

Directive 2012/34/UE	Présent règlement
Article 2, paragraphe 6	Article 36, paragraphe 2
Article 3, point 20	Article 21
Article 3, point 22	Article 36
Article 3, point 23	Article 31
Article 3, point 27	Article 4, point 8
Article 3, point 28	Article 4, point 13
Article 7 *ter*, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 7 *ter*, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 7 *ter*, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 3 et article 2, paragraphe 3, point b)
Article 36	Article 40
Article 38, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1, deuxième alinéa, et article 26, paragraphe 6
Article 38, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 3
Article 38, paragraphe 3	Article 26, paragraphe 4
Article 38, paragraphe 4	Article 26, paragraphe 5
Article 39, paragraphe 1	Article 11, paragraphe 3
Article 39, paragraphe 2	Article 27, paragraphe 3
Article 40, paragraphe 1	Article 14, paragraphes 2 et 3, article 28
Article 40, paragraphe 2	Article 55, paragraphe 7, article 57, paragraphe 2, article 63, paragraphes 1 et 4, article 64, paragraphes 1 et 7
Article 40, paragraphe 3	Article 55, paragraphes 2, 5 et 7
Article 40, paragraphe 4	Article 57, paragraphe 1
Article 40, paragraphe 5	
Article 41, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1
Article 41, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2
Article 41, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 3
Article 42, paragraphe 1	Article 31, paragraphe 1
Article 42, paragraphe 2	Article 31, paragraphe 4
Article 42, paragraphe 3	Article 31, paragraphe 5
Article 42, paragraphe 4	Article 31, paragraphes 5 et 6
Article 42, paragraphe 5	Article 31, paragraphe 7, et annexe I, section 5
Article 42, paragraphe 6	Article 31, paragraphe 8
Article 42, paragraphe 7	Article 31, paragraphe 10
Article 42, paragraphe 8	Article 31, paragraphe 11
Article 43, paragraphe 1	Article 38, paragraphe 1, article 32, paragraphes 6, 7 et 8, et article 33, paragraphes 1 et 2

Directive 2012/34/UE	Présent règlement
Article 43, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 8, article 11, paragraphe 2, article 21, paragraphe 9, article 38, paragraphe 3, article 39, paragraphe 9
Article 43, paragraphe 3	s.o.
Article 44, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 44, paragraphe 2	Article 32, paragraphes 7 et 8
Article 44, paragraphe 3	Article 31, paragraphe 2
Article 44, paragraphe 4	Article 28
Article 45, paragraphe 1	Article 32, paragraphe 2
Article 45, paragraphe 2	Article 32, paragraphe 4
Article 45, paragraphe 3	Article 32, paragraphe 10
Article 45, paragraphe 4	Article 32, paragraphe 11
Article 46, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 3 Article 20, paragraphe 3 Article 32, paragraphe 3
Article 46, paragraphe 2	Article 36, paragraphe 2
Article 46, paragraphe 3	Article 36, paragraphe 3
Article 46, paragraphe 4	Article 36, paragraphe 4
Article 46, paragraphe 5	Article 36, paragraphe 5
Article 46, paragraphe 6	Article 36, paragraphe 6
Article 47, paragraphe 1	Article 21, paragraphe 1
Article 47, paragraphe 2	Article 21, paragraphe 4
Article 47, paragraphe 3	Article 21, paragraphe 5, article 25, paragraphe 1
Article 47, paragraphe 4	Article 8, paragraphes 1, 2 et 4, et article 11, paragraphe 3
Article 47, paragraphe 5	Article 8, paragraphes 1 et 4
Article 47, paragraphe 6	Article 21, paragraphe 6
Article 48, paragraphe 1	Article 34, paragraphe 1
Article 48, paragraphe 2	Article 18, paragraphe 4
Article 49, paragraphe 1	Article 24, paragraphe 1
Article 49, paragraphe 2	Article 24, paragraphe 2
Article 49, paragraphe 3	Article 24, paragraphe 3
Article 50, paragraphe 1	Article 22, paragraphe 1
Article 50, paragraphe 2	Article 22, paragraphe 2
Article 50, paragraphe 3	Article 22, paragraphe 1
Article 51, paragraphe 1	Article 23, paragraphe 1
Article 51, paragraphe 2	Article 23, paragraphes 1 et 2
Article 51, paragraphe 3	Article 23, paragraphe 4
Article 51, paragraphe 4	Article 23, paragraphe 5
Article 52, paragraphe 1	Article 12, paragraphe 8
Article 52, paragraphe 2	Article 27, paragraphe 6
Article 53, paragraphe 1	Article 35, paragraphe 1
Article 53, paragraphe 2	Article 10 paragraphes 2 et 4, article 35, paragraphe 4

Directive 2012/34/UE	Présent règlement
Article 53, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 1
Article 54, paragraphe 1	Article 43, paragraphe 3
Article 54, paragraphe 2	Article 43, paragraphe 5
Article 54, paragraphe 3	Article 43, paragraphe 6

2. Tableau de correspondance pour le règlement (UE) nº 913/2010

Règlement (UE) nº 913/2010	Présent règlement
Articles 1er à 7	
Article 8	Article 55, paragraphes 1 à 4, 6, 7 et 8, et article 56, paragraphe 1, points a) à c) et f), et article 56, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1, article 22, paragraphes 3 et 4, article 23, paragraphe 3, et article 57
Article 9, paragraphe 1, points a), c), d), e), et article 9, paragraphes 2, 3, 4 et 5	
Article 9, paragraphe 1, point b)	Article 15 et article 22, paragraphes 3 et 4
Article 10	
Article 11	Article 55, paragraphes 1 à 4, 6, 7 et 8
Articles 12 à 18	
Article 19	Article 49, article 52
Articles 20 à 25	