Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B** **DIRECTIVE 2012/34/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 21 novembre 2012

établissant un espace ferroviaire unique européen

(refonte)

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

(JO L 343 du 14.12.2012, p. 32)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil14 décembre 2016	L 352	1	23.12.2016

Rectifiée par:

►**C1** Rectificatif, JO L 67 du 12.3.2015, p. 32 (2012/34/UE)

▼B

DIRECTIVE 2012/34/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 novembre 2012

établissant un espace ferroviaire unique européen

(refonte)

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

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit:

a) les règles applicables à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre, telles qu'énoncées au chapitre II;

b) les critères applicables à la délivrance, à la prorogation ou à la modification, par un État membre, des licences destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans l'Union, tels qu'exposés au chapitre III;

c) les principes et les procédures applicables à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à la répartition des capacités de cette infrastructure, tels qu'exposés au chapitre IV.

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

Article 2

Exclusions du champ d'application

1. Le chapitre II ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

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

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

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

▼B

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

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

d) les entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

▼M1

3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies*, 8 et 13, et du chapitre IV:

▼B

a) les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de fret régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas du paragraphe 1 jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau;

d) les infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

▼M1

3 *bis*. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* et 8:

les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes, à condition que ces lignes soient gérées par des entités autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure et que: a) ces lignes soient utilisées par un seul opérateur de fret; ou b) les fonctions essentielles relatives à ces lignes soient exercées par un organisme qui ne soit contrôlé par aucune entreprise ferroviaire. Dans les cas où il n'y a qu'un seul opérateur de fret, les États membres peuvent également l'exempter de l'application du chapitre IV jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité. Le présent paragraphe peut également être appliqué lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de voyageurs. Les États membres informent la Commission de leur intention d'exclure ces lignes du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* et 8.

3 *ter*. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* et 7 *quinquies*:

les réseaux régionaux à faible trafic gérés par une entité autre que le principal gestionnaire de l'infrastructure et utilisés pour l'exploitation de services régionaux de transport de voyageurs fournis par une seule entreprise ferroviaire autre que l'entreprise ferroviaire historique de l'État membre, jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau pour des services de transport de voyageurs et à condition que l'entreprise soit indépendante de toute entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de fret. Le présent paragraphe peut également être appliqué lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de fret. Les États membres informent la Commission de leur intention d'exclure ces lignes du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* et 7 *quinquies*.

▼M1

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 8, paragraphe 3, les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire, et du champ d'application des articles 7, 7 *bis*, 7 *quater* et du chapitre IV les infrastructures ferroviaires locales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire. Les États membres notifient à la Commission leur intention d'exclure de telles infrastructures ferroviaires. La Commission adopte des actes d'exécution exposant sa décision concernant le fait de savoir si l'infrastructure ferroviaire en question peut être considérée comme étant dépourvue d'importance stratégique. Ce faisant, la Commission tient compte de la longueur des lignes ferroviaires concernées, de leur degré d'utilisation et du volume du trafic qui pourrait être affecté. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

▼B

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

6. Les États membres peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, des périodes et des délais différents de ceux visés à l'article 43, paragraphe 2, à l'annexe VI, point 2 b), et à l'annexe VII, points 3, 4 et 5, 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 principal réseau ferroviaire de l'Union a un effet important sur le calendrier de répartition des capacités en général.

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

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

▼M1

8 *bis*. Pendant une période de dix ans à compter du 24 décembre 2016, les États membres peuvent exclure du champ d'application des chapitres II et IV de la présente directive, à l'exception des articles 10, 13 et 56, les lignes ferroviaires isolées d'une longueur inférieure à 500 kilomètres ayant un écartement des voies différent de celui du principal réseau national, qui sont reliées à un pays tiers où la législation ferroviaire de l'Union n'est pas applicable et qui sont gérées par un gestionnaire de l'infrastructure différent de celui du principal réseau national. Les entreprises ferroviaires exerçant leur activité exclusivement sur de telles lignes peuvent être exemptées de l'application du chapitre II.

Ces exemptions peuvent être renouvelées pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de l'exemption, un État membre qui a l'intention de renouveler l'exemption en informe la Commission. Celle-ci examine si les conditions requises pour bénéficier d'une exemption, énoncées au premier alinéa, sont

▼M1

toujours réunies. Si ce n'est pas le cas, la Commission adopte des actes d'exécution exposant sa décision de mettre fin à l'exemption. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

▼B

9. La présente directive ne s'applique pas, à l'exception de l'article 6, paragraphes 1 et 4, et des articles 10, 11, 12 et 28, aux entreprises dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers les tunnels sous-marins ou aux opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers ces tunnels.

10. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre II, à l'exception de l'article 14, et du chapitre IV tout service ferroviaire effectué en transit dans l'Union.

11. Les États membres peuvent exclure de l'application de l'article 32, paragraphe 4, les trains non équipés du système ETCS (European Train Control System) et utilisés pour les services régionaux de transport de passagers qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.

▼M1

12. Lorsque, dans le cadre d'un partenariat public-privé existant conclu avant le 16 juin 2015, la partie privée à ce partenariat est également une entreprise ferroviaire chargée de fournir des services de transport ferroviaire de voyageurs sur l'infrastructure, les États membres peuvent continuer à exempter cette partie privée de l'application des articles 7, 7 *bis* et 7 *quinquies* et limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs en ce qui concerne les services exploités par des entreprises ferroviaires sur la même infrastructure que celle utilisée par les services de transport de voyageurs fournis par la partie privée dans le cadre du partenariat public-privé.

13. Les gestionnaires privés de l'infrastructure qui font partie d'un partenariat public-privé conclu avant le 24 décembre 2016 et qui ne reçoivent pas de fonds publics sont exclus de l'application de l'article 7 *quinquies*, pour autant que les prêts et les garanties financières gérés par le gestionnaire de l'infrastructure ne bénéficient ni directement ni indirectement à des entreprises ferroviaires spécifiques.

▼B

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente directive, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

▼M1

2) «gestionnaire de l'infrastructure», toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure;

▼**M1**

2 *bis*) «développement de l'infrastructure ferroviaire», la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure;

2 *ter*) «exploitation de l'infrastructure ferroviaire», la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure;

2 *quater*) «entretien de l'infrastructure ferroviaire», les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante;

2 *quinquies*) «renouvellement de l'infrastructure ferroviaire», les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale;

2 *sexies*) «modernisation de l'infrastructure ferroviaire», les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale;

2 *septies*) «fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure», la prise de décision concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités établis par les États membres en application des articles 29 et 39;

▼**B**

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

4) «service de fret international», un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

5) «service international de transport de voyageurs», un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

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

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

8) «transit», la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;

▼B

9) «itinéraire de substitution», un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;

10) «alternative viable», l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;

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

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

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

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

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

16) «accord contractuel», un contrat ou, mutatis mutandis, des dispositions s'inscrivant dans le cadre de procédures administratives;

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

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

19) «candidat», toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;

20) «infrastructure saturée», un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

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

▼B

22) «coordination», la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure;

23) «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;

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

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

26) «document de référence du réseau», le document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;

27) «sillon», la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée;

28) «horaire de service», les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire.

29) «voies de garage», les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;

30) «service de maintenance lourde», les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service;

▼M1

31) «entreprise verticalement intégrée», une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ([1]):

a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure;

b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure; ou

c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

Par «entreprise verticalement intégrée», on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

([1]) Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1).

▼M1

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive;

32) «partenariat public-privé», un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie et/ou financent l'infrastructure ferroviaire et/ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 2) pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale;

33) «conseil d'administration», l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion;

34) «conseil de surveillance», l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise;

35) «billet direct», un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

36) «services de transport de voyageurs à grande vitesse», les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses.

▼B

CHAPITRE II

DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DE L'UNION

SECTION 1

Indépendance de gestion

Article 4

Indépendance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

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

2. Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par les États membres, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

▼B

Article 5

Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

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

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

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

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

a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 7, 29 et 39;

b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;

c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;

d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;

e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Le présent paragraphe est sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007.

4. Nonobstant le paragraphe 3, les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés des États membres. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus par le droit des sociétés des États membres en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.

▼B

SECTION 2

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

Article 6

Séparation comptable

1. Les États membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

▼M1

2. Aux fins du présent article, les États membres qui appliquent l'article 7 *bis*, paragraphe 3, exigent de l'entreprise qu'elle soit organisée en divisions distinctes qui n'ont pas une personnalité juridique distincte au sein d'une même entreprise.

▼B

3. Les États membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

4. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1 et 3 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

▼M1

Article 7

Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et qu'il soit chargé du développement de l'infrastructure ferroviaire de ce réseau, conformément au droit national.

Les États membres veillent à ce qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée n'ait une influence décisive sur les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles.

Les États membres veillent à ce que les membres du conseil de surveillance et du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

▼M1

2. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'une entité qui est juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire et, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise.

3. Les États membres veillent à ce qu'une même personne ne puisse pas être concomitamment désignée ou employée:

a) en tant que membre du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire;

b) en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire;

c) lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire;

d) en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration de ce gestionnaire de l'infrastructure.

4. Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières. Ils peuvent néanmoins se voir offrir des incitations liées à la performance globale du système ferroviaire.

5. Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

6. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont sans préjudice des droits décisionnels des États membres en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences des États membres en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 8, 29 et 39.

Article 7 bis

Indépendance des fonctions essentielles

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 29 et 39, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, les États membres veillent en particulier à ce que:

a) une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce pas une influence décisive sur le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles, sans préjudice du rôle des États membres pour ce qui est de la détermination du cadre de tarification et du cadre de répartition des capacités et des règles spécifiques en matière de tarification conformément aux articles 29 et 39;

▼M1

b) une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'ait aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles;

c) la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

3. Les États membres peuvent décider que la tarification de l'infrastructure et la répartition des sillons sont assurées par un organisme de tarification et/ou par un organisme de répartition qui sont indépendants de toute entreprise ferroviaire quant à leur forme juridique, leur organisation et leur processus de prise de décisions. Dans ce cas, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'article 7, paragraphe 2, et de l'article 7, paragraphe 3, points c) et d).

L'article 7, paragraphe 3, point a), et l'article 7, paragraphe 4, s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

4. Les dispositions de la présente directive qui se réfèrent aux fonctions essentielles d'un gestionnaire de l'infrastructure s'appliquent à l'organisme de tarification et/ou à l'organisme de répartition indépendants.

Article 7 ter

Impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien

1. Les États membres veillent à ce que les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien soient exercées de manière transparente et non discriminatoire et à ce que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

2. En ce qui concerne la gestion du trafic, les États membres 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 planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées.

La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Article 7 quater

Délégation et partage des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure

1. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut:

▼M1

a) déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles;

b) déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, paragraphe 2, et assume la responsabilité ultime à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 7, 7 *bis*, 7 *ter* et 7 *quinquies*.

2. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 7, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 7 *bis*, 7 *ter* et 7 *quinquies*, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

3. Lorsque des fonctions essentielles ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier l'article 8, soit garanti.

4. Sous réserve du contrôle effectué par l'organisme de contrôle ou tout autre organisme compétent indépendant désigné par les États membres, un gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

Cet organisme contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Article 7 quinquies

Transparence financière

1. Dans le respect des procédures nationales applicables dans chaque État membre, les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés, mais pas des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire de l'infrastructure.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure n'accordent pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

▼M1

3. Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt aux gestionnaires de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

4. Des prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

5. Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

6. Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

7. Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

8. Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

9. Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

10. Lorsque des fonctions essentielles sont exercées par un organisme de tarification et/ou de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 7 *bis*, paragraphe 3, et que les États membres n'appliquent pas l'article 7, paragraphe 2, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Article 7 sexies

Mécanismes de coordination

Les États membres veillent à ce que des mécanismes de coordination appropriés soient mis en place pour assurer la coordination entre leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises ferroviaires ainsi que les candidats visés à l'article 8, paragraphe 3. Lorsque cela est pertinent, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. L'organisme de contrôle concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur:

a) les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure;

▼M1

b) la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 30 et des mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, ainsi que leur mise en œuvre;

c) la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau visé à l'article 27;

d) les questions d'intermodalité et d'interopérabilité;

e) toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organisme de contrôle et des compétences de l'organisme de contrôle visées à l'article 56.

Article 7 septies

Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure

1. En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, les États membres veillent à ce que leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau qui se réunit à intervalles réguliers pour:

a) développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union;

b) assurer une mise en œuvre rapide et efficace de l'espace ferroviaire unique européen;

c) échanger les meilleures pratiques;

d) contrôler et comparer les performances;

e) contribuer aux activités de surveillance du marché visées à l'article 15;

f) éliminer les goulets d'étranglement transfrontaliers; et

g) examiner l'application des articles 37 et 40.

Aux fins du point d), le réseau définit les principes et pratiques communs permettant de contrôler et de comparer les performances de manière cohérente.

La coordination visée dans le présent paragraphe s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organisme de contrôle et des pouvoirs de l'organisme de contrôle visés à l'article 56.

2. La Commission est membre du réseau. Elle appuie les travaux du réseau et en facilite la coordination.

▼B

SECTION 3

Assainissement de la situation financière

Article 8

Financement du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres développent l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte, le cas échéant, des besoins généraux de l'Union, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Ils publient à cette fin, au plus tard le 16 décembre 2014, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

2. Dans le respect des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres peuvent en outre accorder au gestionnaire de l'infrastructure un financement compatible avec ses fonctions visées à l'article 3, point 2, la dimension de l'infrastructure et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux. Les États membres peuvent décider de financer ces investissements par des moyens autres que le financement direct par l'État. En tout état de cause, les États membres se conforment aux exigences visées au paragraphe 4 du présent article.

3. Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'État membre concerné, et compte tenu de la stratégie visée au paragraphe 1 et du financement accordé par l'État membre visé au paragraphe 2, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Le but de ce plan est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs. Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels aient accès aux informations pertinentes et aient la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

4. Les États membres veillent à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

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

▼B

Article 9

Allégement de dette transparent

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

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

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

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

SECTION 4

Accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires

Article 10

Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

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

2. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2.

▼B

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

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3

Article 11

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

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

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

a) de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;

b) de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;

c) du gestionnaire de l'infrastructure;

d) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétents les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies par ces parties et, le cas échéant, sollicite toute information utile à toutes les parties concernées et lance des consultations avec celles-ci. L'organisme de contrôle consulte toutes les parties concernées s'il y a lieu et les informe de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

▼B

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

a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;

b) le gestionnaire de l'infrastructure;

c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;

d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

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

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

Article 12

Prélèvement d'une redevance auprès des entreprises ferroviaires fournissant des services de voyageurs

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

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

2. La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est

▼B

nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

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

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

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

Article 13

Conditions d'accès aux services

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

2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

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

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

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de

▼B

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

4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe II, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organisme de contrôle visé à l'article 55. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

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

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

6. Si une installation de service visée à l'annexe II, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

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

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

▼B

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

SECTION 5

Accords transfrontaliers

Article 14

Principes généraux des accords transfrontaliers

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

2. Les États membres notifient à la Commission tout accord transfrontalier, au plus tard le 16 juin 2013, pour les accords conclus avant cette date et avant leur conclusion pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre États membres. La Commission statue sur la conformité de ces accords avec le droit de l'Union dans les neuf mois suivant leur notification pour les accords conclus avant le 15 décembre 2012 et dans les quatre mois suivant leur notification pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

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

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

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

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

▼B

SECTION 6

Missions de surveillance de la Commission

Article 15

Champ d'application de la surveillance du marché

1. La Commission prend les mesures nécessaires en vue d'examiner les conditions techniques et économiques ainsi que l'évolution du marché des transports ferroviaires de l'Union.

2. Dans ce cadre, la Commission associe étroitement à ses travaux des représentants des États membres, y compris des représentants des organismes de contrôle visés à l'article 55, et des représentants des secteurs concernés, y compris, s'il y a lieu, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire, des usagers et des représentants des autorités locales et régionales, afin que ceux-ci soient en mesure de mieux suivre le développement du secteur ferroviaire et l'évolution du marché, de procéder à l'évaluation de l'effet des mesures adoptées et d'analyser l'impact des mesures envisagées par la Commission. Le cas échéant, la Commission associe également l'Agence ferroviaire européenne, conformément à ses fonctions définies dans le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence) ([1]).

3. La Commission surveille l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur du rail, en particulier la tarification de l'infrastructure, la répartition des capacités, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'évolution des prix, la qualité des services de transport ferroviaire et des services de transport ferroviaire couverts par des contrats de service public, le système d'octroi de licences et le degré d'ouverture du marché et d'harmonisation entre États membres, l'évolution de l'emploi et des conditions sociales dans le secteur du rail. Ces activités de contrôle sont sans préjudice des activités similaires dans les États membres et du rôle des partenaires sociaux.

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

a) l'évolution du marché intérieur concernant les services ferroviaires et les services à fournir aux entreprises ferroviaires, visés à l'annexe II;

b) les conditions-cadres visées au paragraphe 3, y compris pour les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer;

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

d) l'utilisation des droits d'accès;

e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires;

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

▼B

f) les insuffisances des infrastructures;

g) la nécessité d'une législation.

5. Aux fins de la surveillance du marché exercée par la Commission, les États membres, tout en respectant le rôle des partenaires sociaux, transmettent annuellement à la Commission les informations nécessaires sur l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire.

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

CHAPITRE III

LICENCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

SECTION 1

Autorité responsable de la délivrance des licences

Article 16

Autorité responsable de la délivrance des licences

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

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

SECTION 2

Conditions d'obtention d'une licence

Article 17

Exigences générales

1. Une entreprise a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie.

2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences énoncées au présent chapitre.

3. Toute entreprise qui satisfait aux exigences du présent chapitre est autorisée à recevoir une licence.

4. Aucune entreprise n'est autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application du présent chapitre si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question.

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

5. La Commission adopte des mesures détaillant l'utilisation d'un modèle commun de licence et, si nécessaire pour assurer une concurrence équitable et efficace sur les marchés du transport ferroviaire, des

▼B

mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 18

Conditions d'obtention d'une licence

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

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

Article 19

Exigences en matière d'honorabilité

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

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

b) n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;

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

d) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de sécurité et de santé au travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières;

▼M1

e) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui, en vertu du droit national, découlent le cas échéant de conventions collectives contraignantes.

▼B

Article 20

Exigences en matière de capacité financière

1. Les exigences en matière de capacité financière sont satisfaites lorsque l'entreprise qui demande une licence peut apporter la preuve qu'elle pourra faire face à ses obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, pour une période de douze mois.

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

▼B

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

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

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

Article 21

Exigences en matière de capacité professionnelle

Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsqu'une entreprise qui demande une licence peut démontrer qu'elle a ou aura une organisation de gestion qui possède les connaissances ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence.

Article 22

Exigences en matière de couverture de la responsabilité civile

Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers. Nonobstant cette obligation, peuvent être pris en compte les spécificités et le profil de risque des différents types de services, notamment des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle.

SECTION 3

Validité de la licence

Article 23

Validité spatiale et temporelle

1. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de l'Union

2. Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les cinq ans.

3. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

▼B

Article 24

Licence temporaire, approbation, suspension et révocation

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

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

2. Lorsque l'autorité responsable des licences d'un État membre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, elle en informe sans délai cette autorité.

3. Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

4. Lorsqu'une entreprise ferroviaire a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités dans les six mois suivant la délivrance d'une licence, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence fait l'objet d'une nouvelle demande d'agrément ou est suspendue.

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

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

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

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

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

▼B

Article 25

Procédure de délivrance des licences

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

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

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

CHAPITRE IV

TARIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET RÉPARTITION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

SECTION 1

Principes généraux

Article 26

Utilisation efficace des capacités de l'infrastructure

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

Article 27

Document de référence du réseau

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau pouvant être obtenu contre paiement d'un droit qui ne peut être supérieur au coût de publication de ce document. Le document de référence du réseau est publié dans au moins deux langues officielles de l'Union. Son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet du gestionnaire de l'infrastructure et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de leur coopération conformément aux articles 37 et 40.

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

▼B

3. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

4. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure.

Article 28

Accords entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure

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

SECTION 2

Tarification de l'infrastructure et des services

Article 29

Établissement et recouvrement des redevances

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

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

Les États membres veillent à ce que les documents de référence du réseau contiennent le cadre de tarification et les règles de tarification ou renvoient à un site internet sur lequel le cadre de tarification et les règles de tarification sont publiés.

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

Sans préjudice de l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 et pour autant que ce droit ait été directement conféré par le droit constitutionnel avant 15 décembre 2010, le Parlement national peut avoir le droit d'examiner et, au besoin, de revoir le niveau des tarifs fixés par le gestionnaire de l'infrastructure. Un tel réexamen assure que les redevances sont conformes à la présente directive ainsi qu'au cadre de tarification et aux règles de tarification établis.

2. Sauf en cas d'arrangements particuliers en application de l'article 32, paragraphe 3, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau.

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

▼B

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

Article 30

Coût de l'infrastructure et comptabilité

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

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

Les États membres veillent à ce que les accords en application à la date du 15 décembre 2012 soient modifiés, si nécessaire, afin de les aligner sur la présente directive au moment de leur renouvellement ou au plus tard le 16 juin 2015.

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Article 31

Principes de tarification

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

2. Les États membres exigent du gestionnaire de l'infrastructure et de l'exploitant d'installation de service qu'ils fournissent à l'organisme de contrôle toute information nécessaire sur les redevances imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens de l'article 56. À cet égard, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service sont en mesure de prouver aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturées à l'entreprise ferroviaire en application des articles 30 à 37 sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

3. Sans préjudice des paragraphes 4 ou 5 du présent article ou de l'article 32, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Avant le 16 juin 2015, la Commission adopte des mesures présentant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement aux modalités pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de ces actes d'exécution.

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

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

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

▼B

selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3. Ils ne doivent pas entraîner de distorsion de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni nuire à la compétitivité générale du secteur ferroviaire.

Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

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

Si la tarification des coûts environnementaux entraîne un accroissement des recettes, il appartient aux États membres de décider de l'affectation de ces recettes supplémentaires.

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

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

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

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

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

10. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les redevances à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique, conformément à l'article 27.

Article 32

Exceptions aux principes de tarification

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

▼B

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

Avant d'approuver la perception de telles majorations, les États membres s'assurent que les gestionnaires de l'infrastructure ont évalué leur pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par les gestionnaires de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants: services de fret, services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de passagers.

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

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

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 contrôle cette liste conformément à l'article 56.

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

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

▼M1

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission ([1]) peuvent être différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS qui est conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission ([2]) et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucune majoration du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

([1]) Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).

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

▼M1

Les États membres peuvent décider que cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans le règlement (UE) 2016/919 sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Les États membres peuvent décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires qui ne sont pas mentionnées dans le règlement (UE) 2016/919.

▼B

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

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

Article 33

Réductions

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

2. À l'exception du paragraphe 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure.

5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.

Article 34

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

1. Les États membres peuvent instaurer un système de compensation à durée limitée, lors de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque l'absence de couverture de ces coûts peut être établie et dans la mesure où ils dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.

▼B

2. Lorsqu'une entreprise ferroviaire bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation s'accompagne pour les utilisateurs d'avantages comparables.

3. La méthode employée et les calculs effectués sont rendus publics. Il est notamment possible de faire la preuve des coûts spécifiques de l'infrastructure de transport concurrente non couverts que le transport ferroviaire permet d'éviter, et de veiller à ce que le système soit appliqué de manière non discriminatoire.

4. Les États membres veillent à ce que le système soit compatible avec les articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 35

Système d'amélioration de performance

1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

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

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

Article 36

Droits de réservation de capacités

Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit, perçu en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçu lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit, dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de ce droit. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 contrôle ces critères conformément à l'article 56. Le paiement de ce droit est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 41, paragraphe 1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

Article 37

Coopération en matière de systèmes de tarification sur plusieurs réseaux

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes

▼B

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

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 32 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 35, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union.

SECTION 3

Répartition des capacités de l'infrastructure

Article 38

Droits concernant les capacités

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

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

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

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

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

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

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et quelle est l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport

▼B

de voyageurs sur ce trajet défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.

Article 39

Répartition des capacités

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

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

Article 40

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

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union, y compris en ce qui concerne les accords-cadres visés à l'article 42. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive, et organisent en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau.

Les États membres veillent à ce que les représentants des gestionnaires de l'infrastructure dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure s'associent afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques contenues dans le droit de l'Union sur les réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par les gestionnaires de l'infrastructure dans leur document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3. Des représentants appropriés de gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers peuvent y être associés.

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

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

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

▼B

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

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

Article 41

Candidats

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

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation 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 3 b). Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

3. Avant le 16 juin 2015, la Commission adopte des mesures d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 42

Accords-cadres

1. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, un accord-cadre peut être conclu entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat. Un État membre peut soumettre un tel accord-cadre à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle mentionné à l'article 55 de la présente directive.

2. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.

3. L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

▼B

4. L'accord-cadre peut comporter des sanctions dans l'hypothèse où il faudrait modifier ou mettre un terme à l'accord.

5. L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

6. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 49 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

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

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

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

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

Article 43

Calendrier du processus de répartition

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

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

▼B

3. Les gestionnaires de l'infrastructure conviennent, avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés, quels sillons internationaux sont à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité.

Article 44

Demandes

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

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

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

4. Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif [1].

Article 45

Programmation

1. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, et notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau, et de tenir compte, dans la mesure du possible, de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 47 et 49.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.

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

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

▼B

Article 46

Processus de coordination

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation visée à l'article 45, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

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

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

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

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

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

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

4. Les principes régissant la procédure de coordination sont exposés dans le document de référence du réseau. Ils reflètent, en particulier, la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires de l'infrastructure.

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

6. Sans préjudice des voies de recours existantes et de l'article 56, en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

Article 47

Saturation de l'infrastructure

1. Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée». Il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir.

2. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 50, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 51, a déjà été mis en œuvre.

▼B

3. Si les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure.

4. Les critères de priorité tiennent compte de l'importance d'un service pour la collectivité, par rapport à tout autre service qui serait de ce fait exclu.

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

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

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

5. L'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, est dûment prise en compte lors de la fixation des critères de priorité.

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

Article 48

Demandes ad hoc

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

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

Article 49

Infrastructure spécialisée

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

▼B

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

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

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

Article 50

Analyse des capacités

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

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

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

Article 51

Plan de renforcement des capacités

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

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

Il indique:

a) les raisons de la saturation;

b) l'évolution probable du trafic;

c) les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;

d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des modifications probables des redevances d'accès.

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

▼B

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

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

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

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

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le gestionnaire de l'infrastructure peut, sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 55, continuer de percevoir ces redevances si:

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

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

Article 52

Utilisation des sillons

1. Le gestionnaire de l'infrastructure précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

2. Pour l'infrastructure saturée en particulier, le gestionnaire de l'infrastructure impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil à fixer dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

Article 53

Capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien

1. Les demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sont introduites dans le cadre de la programmation.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

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

▼M1

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

▼B

Article 54

Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

▼M1

1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

▼B

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

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

3. Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires participent au contrôle de l'application et de leur propre respect des normes et règles de sécurité.

SECTION 4

Organisme de contrôle

Article 55

Organisme de contrôle

1. Chaque État membre institue un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire. Sans préjudice du paragraphe 2, cet organisme est une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée. Dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, cet organisme est en outre indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat. Il est par ailleurs fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

2. Les États membres peuvent instituer des organismes de contrôle compétents pour plusieurs secteurs réglementés, à condition que ces autorités de contrôle intégrées répondent aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article. L'organisme de contrôle du

▼B

secteur ferroviaire peut également être rattaché, sur le plan organisationnel, à l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ([1]), à l'autorité de sécurité instituée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ([2]) ou à l'autorité responsable des licences visée au chapitre III de la présente directive, à condition que cette instance commune réponde aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article.

3. Les États membres s'assurent que l'organisme de contrôle dispose d'un personnel et d'un mode de gestion garantissant son indépendance. Ils veillent notamment à ce que les personnes chargées de la prise de décisions au sein de l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, telles que les membres de son conseil d'administration, le cas échéant, soient nommées sur la base de règles claires et transparentes, garantissant leur indépendance, par le conseil des ministres ou par toute autre autorité publique qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les entreprises réglementées.

Les États membres décident si ces personnes sont nommées pour un mandat d'une durée déterminée et renouvelable, ou sur une base permanente, qui ne permet le licenciement que pour motif disciplinaire, non lié aux décisions qu'elles prennent. Ces personnes sont sélectionnées selon une procédure transparente, sur la base de leur mérite, y compris de compétences appropriées et d'une expérience pertinente, de préférence dans le domaine des industries ferroviaires ou de réseau.

Les États membres veillent à ce que ces personnes agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'aient donc pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. À cet effet, ces personnes déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui pourrait être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui pourrait influer sur l'exercice d'une fonction. Ces personnes se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure.

Elles ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions de l'organisme de contrôle et elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle.

Au terme de leur mandat au sein de l'organisme de contrôle, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année.

([1]) JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.
Note de l'éditeur: le titre du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil a été aménagé pour tenir compte de la renumérotation des articles du traité établissant la Communauté européenne, conformément à l'article 5 du traité de Lisbonne; il comportait à l'origine la mention des articles 81 et 82 du traité.
([2]) JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

▼B

Article 56

Fonctions de l'organisme de contrôle

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

a) le document de référence du réseau dans ses versions provisoire et définitive;

b) les critères exposés dans ce document;

c) la procédure de répartition et ses résultats;

d) le système de tarification;

e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;

f) les dispositions en matière d'accès conformément aux articles 10 à 13;

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

▼M1

h) la gestion du trafic;

i) la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé;

j) le respect des exigences énoncées à l'article 2, paragraphe 13, ainsi qu'aux articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* et 7 *quinquies*, y compris celles relatives aux conflits d'intérêts.

2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris notamment dans le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités des gestionnaires de l'infrastructure visées au paragraphe 1, points a) à j). En particulier, l'organisme de contrôle vérifie le respect du paragraphe 1, points a) à j), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

▼B

3. En outre, l'organisme de contrôle coopère étroitement avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ([1]) et avec l'autorité responsable des licences au sens de la présente directive.

Les États membres veillent à ce que ces autorités élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché

([1]) JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

▼B

ferroviaire. Ce cadre contient un mécanisme permettant, d'une part, à l'organisme de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité nationale de sécurité d'adresser des recommandations à l'organisme de contrôle et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

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

5. L'organisme de contrôle dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire dans l'État membre.

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

7. À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organisme de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

8. L'organisme de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée dans l'État membre concerné.

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organisme de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organisme de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée dans le temps n'excédant pas deux semaines supplémentaires. L'organisme de contrôle est habilité à assortir ces demandes de sanctions appropriées, y compris d'amendes. Les informations à fournir à l'organisme de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires conformément au paragraphe 2. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

▼M1

9. L'organisme de contrôle examine chaque plainte et, le cas échéant, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans un délai prédéterminé et raisonnable et, en tout état de cause, dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de régulation prend, le cas échéant, de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard au paragraphe 1, points a) à j).

▼B

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

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

10. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le recours ne peut avoir un effet suspensif sur la décision de l'organisme de contrôle que lorsque l'effet immédiat de ladite décision peut causer à la partie qui a formé le recours un préjudice irréparable ou manifestement excessif. Cette disposition est sans préjudice des compétences conférées, le cas échéant, par le droit constitutionnel à la juridiction saisie du recours.

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

▼M1

12. Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 7 *quinquies*, l'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. L'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels qu'ils sont visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 13, de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables énumérées à l'annexe VIII, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

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

▼M1

Les flux financiers visés à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 1, les prêts visés à l'article 7 *quinquies*, paragraphes 4 et 5, et les dettes visées à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 7, sont soumis à la surveillance de l'organisme de contrôle.

Lorsqu'un État membre a désigné l'organisme de contrôle qui correspond à l'organisme compétent indépendant visé à l'article 7 *quater*, paragraphe 4, cet organisme de contrôle évalue les accords de coopération visés audit article.

▼B

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

Article 57

Coopération entre organismes de contrôle

1. Les organismes de contrôle échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de leurs procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. De manière générale, ils coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. À cette fin, ils participent et collaborent au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement. La Commission est membre de ce réseau, elle coordonne et soutient les travaux de ce dernier et, le cas échéant, lui adresse des recommandations. Elle s'assure de la coopération active des organismes de contrôle appropriés.

Sous réserve des règles en matière de protection des données fixées par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ([1]) et le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ([2]), la Commission apporte un soutien à l'échange des informations mentionnées ci-dessus entre les membres du réseau, éventuellement par des moyens électroniques, dans le respect de la confidentialité du secret des affaires invoqué par les entreprises concernées.

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

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

([1]) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.
([2]) JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

▼M1

3 *bis*. Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent 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 à l'article 56.

▼B

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

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

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

7. À la demande d'un organisme de contrôle, la Commission peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

▼M1

8. Les organismes de contrôle élaborent des principes et pratiques communs pour les décisions que la présente directive les habilite à prendre. Ces principes et pratiques communs comprennent des dispositions pour le règlement de litiges qui surviennent dans le cadre du paragraphe 3 *bis*. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et des activités du réseau visé au paragraphe 1, et, lorsque cela est nécessaire, pour assurer une coopération efficace des organismes de contrôle, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant de tels principes et pratiques communs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

▼B

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

▼M1

10. Pour les décisions concernant une infrastructure binationale, les deux États membres concernés peuvent, à tout moment après le 24 décembre 2016, décider d'exiger une coordination entre les organismes de contrôle concernés, afin d'aligner l'impact de leurs décisions.

▼B

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 58

Règles de passation des marchés publics

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

Article 59

Dérogations

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

a) ne sont pas tenus d'attribuer à un organisme indépendant les fonctions essentielles pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, dans la mesure où cet article oblige les États membres à créer des organismes indépendants exécutant les tâches visées à l'article 7, paragraphe 2;

b) ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences prévues à l'article 27, à l'article 29, paragraphe 2, aux articles 38, 39 et 42, à l'article 46, paragraphes 4 et 6, à l'article 47, à l'article 49, paragraphe 3, aux articles 50 à 53, 55 et 56, à condition que les décisions en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ou de tarification puissent, si l'entreprise ferroviaire en fait la demande par écrit, faire l'objet d'un recours devant un organisme indépendant, qui prend sa décision dans un délai de deux mois à compter de la fourniture de toutes les informations pertinentes et dont la décision est soumise à un contrôle juridictionnel.

2. Lorsque plus d'une entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence conformément à l'article 17 ou, dans le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord, une entreprise qui a obtenu cette licence à un autre endroit, présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires concurrents en Irlande ou en Irlande du Nord, ou à destination ou en provenance de ces pays, il est décidé, conformément à la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable.

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

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

▼B

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

3. Une dérogation visée au paragraphe 1 peut être renouvelée pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de cette dérogation, un État membre qui en bénéficie peut adresser une demande de renouvellement de la dérogation à la Commission. Une telle demande est motivée. La Commission examine cette demande et adopte une décision selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2. Ladite procédure s'applique à toute décision relative à la demande.

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

Article 60

Exercice de la délégation

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 20, paragraphe 5, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2, et à l'article 56, paragraphe 13, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 15 décembre 2012 La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation, trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 20, paragraphe 5, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2, et à l'article 56, paragraphe 13, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 20, paragraphe 5, de l'article 35, paragraphe 3, de l'article 43, paragraphe 2, et de l'article 56, paragraphe 13, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

▼B

Article 61

Mesures d'application

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

Article 62

Comité

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

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

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis sur un projet d'acte d'exécution à adopter conformément à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 12, paragraphe 5, à l'article 13, paragraphe 9, à l'article 17, paragraphe 5, à l'article 31, paragraphes 3 et 5, à l'article 32, paragraphe 4, et à l'article 57, paragraphe 8, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 63

Rapport

▼M1

1. Le 31 décembre 2024 au plus tard, la Commission évalue l'impact de la présente directive 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.

En particulier, le rapport évalue l'évolution des services ferroviaires à grande vitesse ainsi que l'existence de pratiques discriminatoires en ce qui concerne l'accès aux lignes à grande vitesse. La Commission détermine s'il y a lieu de présenter des propositions législatives.

À la même date, la Commission évalue s'il subsiste des pratiques discriminatoires ou d'autres types de distorsions de concurrence par rapport aux gestionnaires de l'infrastructure faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée. Elle présente, le cas échéant, de nouvelles propositions législatives.

▼B

2. À la lumière de l'expérience acquise par l'intermédiaire du réseau des organismes de contrôle et au plus tard le 16 décembre 2014, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen, et au Comité des régions un rapport

▼B

sur la coopération entre lesdits organismes. La Commission propose, le cas échéant, des mesures complémentaires visant à garantir une surveillance plus intégrée de la régulation du marché ferroviaire européen, en particulier des services internationaux. À cette fin, l'adoption de mesures législatives est également envisagée, le cas échéant.

Article 64

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, y compris en ce qui concerne le respect desdits articles et annexes par les entreprises, les opérateurs, les candidats, les autorités et les autres entités concernées, au plus tard le 16 juin 2015. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

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

Article 65

Abrogation

Les directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 2001/14/CE, telle que modifiées par les directives visées à l'annexe IX, partie A, ►C1 sont abrogées avec effet au 17 juin 2015, ◄ sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe IX, partie B.

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

Article 66

Entrée en vigueur

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

Article 67

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

LISTE DES ÉLÉMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

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

— terrains,

— corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige,

— ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.,

— passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière,

— superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction),

— chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons,

— installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie,

— installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation,

— installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports,

— bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

▼B

ANNEXE II

SERVICES À FOURNIR AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

(visés à l'article 13)

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:

   a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

   b) le droit d'utiliser les capacités accordées;

   c) l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau;

   d) le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;

   e) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;

   f) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

2. L'accès, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service suivantes, lorsqu'elles existent, et aux services offerts dans ces installations:

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

   b) les terminaux de marchandises;

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

   d) les voies de garage;

   e) les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques;

   f) les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage;

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

   h) les infrastructures d'assistance;

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

3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:

   a) le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE;

   b) le préchauffage des voitures;

   c) des contrats sur mesure pour:

      — le contrôle du transport de marchandises dangereuses,

      — l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

▼B

4. Les prestations connexes peuvent comprendre:

a) l'accès au réseau de télécommunications;

b) la fourniture d'informations complémentaires;

c) le contrôle technique du matériel roulant;

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

e) les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

▼B

ANNEXE III

CAPACITÉ FINANCIÈRE

(visée à l'article 20)

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

a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;

b) fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;

c) capital d'exploitation;

d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;

e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;

f) impôts et cotisations sociales.

▼B

ANNEXE IV

CONTENU DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

(visé à l'article 27)

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

1) un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE, ou y fassent référence;

2) un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31 à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années;

3) un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:

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

   b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;

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

   d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;

   e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;

   f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;

   g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

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

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

▼B

5) un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35;

6) un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe II et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le document de référence du réseau, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique;

7) Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 42.

▼B

ANNEXE V

PRINCIPES DE BASE ET PARAMÈTRES DES CONTRATS ENTRE AUTORITÉS COMPÉTENTES ET GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE

(visés à l'article 30)

Le contrat précise les dispositions de l'article 30 et comporte au moins les éléments suivants:

1) le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. Le cas échéant, la construction de nouvelles infrastructures peut également être mentionnée;

2) la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II, à l'entretien et au renouvellement ainsi qu'à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants. Le cas échéant, la structure des versements ou des fonds alloués à une nouvelle infrastructure peut être mentionnée;

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

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

   b) la capacité du réseau;

   c) la gestion des actifs;

   d) les volumes d'activité;

   e) les niveaux de sécurité; et

   f) la protection de l'environnement;

4) le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;

5) les mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, à l'exception de celles qui sont mises en œuvre par des mesures réglementaires, conformément à l'article 30, paragraphe 3;

6) les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;

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

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

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

▼B

ANNEXE VI

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

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

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

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

   b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises;

   c) services nationaux/services internationaux;

   d) transport combiné/trains directs;

   e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs;

   f) trains complets/trains de wagons isolés;

   g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.

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

   a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.

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

   c) Tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes:

      1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure

      1.1. établissement de l'horaire

      1.2. formation du train

      1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation

      1.4. application erronée des règles de priorité

      1.5. personnel

      1.6. autres causes

      2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure

      2.1. installations de signalisation

      2.2. installations de signalisation aux passages à niveau

      2.3. installations de télécommunication

      2.4. équipement d'alimentation électrique

▼B

2.5. voie

2.6. structures

2.7. personnel

2.8. autres causes

3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure

3.1. travaux de construction prévus

3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction

3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse

3.4. autres causes

4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure

4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent

4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant

5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire

5.1. durée d'arrêt excessive

5.2. demande de l'entreprise ferroviaire

5.3. opérations de chargement

5.4. irrégularités dans le chargement

5.5. préparation commerciale du train

5.6. personnel

5.7. autres causes

6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire

6.1. établissement/modification du tableau de service

6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire

6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs)

6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises)

6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices

6.6. personnel

6.7. autres causes

7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires

7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante

7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente

8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire

8.1. grève

8.2. formalités administratives

8.3. influence extérieure

8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles

8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant

8.6. autres causes

9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire

9.1. risques, accidents et incidents dangereux

▼B

9.2. occupation de la voie en raison du retard du train

9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train

9.4. rotation

9.5. correspondance

9.6. à déterminer après enquête.

d) Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales.

e) Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.

f) Le gestionnaire de l'infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois.

g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 56, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est impartial à l'égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

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

▼B

ANNEXE VII

CALENDRIER DU PROCESSUS DE RÉPARTITION

(visé à l'article 43)

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.

2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est effectué après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaires du trafic régional de voyageurs, il intervient à minuit le deuxième samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils informent la Commission si le trafic international risque d'être perturbé.

3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.

4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres gestionnaires de l'infrastructure pertinents. Les gestionnaires de l'infrastructure s'assurent, dans la mesure du possible, que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.

5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.

▼B

ANNEXE VIII

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

(visées à l'article 56, paragraphe 12)

1. Séparation des comptes:

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

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

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

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

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

2. Suivi des redevances d'accès aux voies:

   a) les différentes catégories de coûts, et notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;

   b) des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;

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

3. Indication des performances financières:

   a) un état des performances financières;

   b) un état succinct des dépenses;

   c) un état des dépenses d'entretien;

   d) un état des dépenses d'exploitation;

   e) un compte de résultat;

   f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.

▼B

ANNEXE IX

PARTIE A

DIRECTIVES ABROGÉES AVEC LA LISTE DE LEURS MODIFICATIONS SUCCESSIVES

(visées à l'article 65)

Directive 91/440/CEE du Conseil (JO L 237 du 24.8.1991, p. 25)	
Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1)	
Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164)	
Directive 2006/103/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344)	uniquement le point B de l'annexe
Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)	uniquement l'article 1er
Directive 95/18/CE du Conseil (JO L 143 du 27.6.1995, p. 70)	
Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 26)	
Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)	uniquement l'article 29
Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 29)	
Décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30)	
Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)	uniquement l'article 30
Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)	uniquement l'article 2

PARTIE B

DÉLAIS DE TRANSPOSITION EN DROIT NATIONAL

(visés à l'article 65)

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

▼B

ANNEXE X

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
Article 2, paragraphe 1	Article 1er, paragraphe 1	Article 1er, paragraphe 1, premier alinéa	Article 1er, paragraphe 1
		Article 1er, paragraphe 2	Article 1er, paragraphe 2
Article 2, paragraphe 2			Article 2, paragraphe 1
	Article 1er, paragraphe 2		Article 2, paragraphe 2
		Article 1er, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3
			Article 2, paragraphes 4 à 9
Article 2, paragraphe 4			Article 2, paragraphe 10
			Article 2, paragraphe 11
Article 3			Article 3, points 1) à 8)
			Article 3, points 9) à 13)
	Article 2, points b) et c)		Article 3, points 14) et 15)
			Article 3, points 16) et 17)
		Article 2	Article 3, points 18) à 28)
			Article 3, points 29) et 30)
Article 4			Article 4
Article 5			Article 5, paragraphes 1 à 3
			Article 5, paragraphe 4
Article 6, paragraphes 1 et 2			Article 6, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphe 4			Article 6, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa			Article 6, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 3, et annexe II			Article 7, paragraphe 1
		Article 4, paragraphe 2, et article 14, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2
Article 7, paragraphes 1, 3 et 4			Article 8, paragraphes 1, 2 et 3
		Article 6, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 4

▼B

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

▼B

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 8	Article 32
		Article 9	Article 33
		Article 10	Article 34
		Article 11	Article 35
		Article 12	Article 36
			Article 37
		Article 13	Article 38
		Article 14, paragraphes 1 et 3	Article 39
		Article 15	Article 40
		Article 16	Article 41
		Article 17	Article 42
		Article 18	Article 43
		Article 19	Article 44
		Article 20, paragraphes 1, 2 et 3	Article 45, paragraphes 1, 2 et 3
			Article 45, paragraphe 4
		Article 20, paragraphe 4	Article 45, paragraphe 5
		Article 21	Article 46
		Article 22	Article 47
		Article 23	Article 48
		Article 24	Article 49
		Article 25	Article 50
		Article 26	Article 51
		Article 27	Article 52
		Article 28	Article 53
		Article 29	Article 54
		Article 30, paragraphe 1	Article 55
		Article 30, paragraphe 2	Article 56, paragraphe 1
		Article 31	Article 57
Article 12			Article 58
Article 14 *bis*		Article 33, paragraphes 1, 2 et 3	Article 59
			Article 60
		Article 34, paragraphe 2	Article 61

▼B

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