

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2016/2370 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 14 décembre 2016****modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ établit un espace ferroviaire unique européen doté de règles communes sur la gouvernance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, le financement et la tarification des infrastructures, les conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires ainsi que sur la surveillance réglementaire du marché ferroviaire. Il convient d'achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.
- (2) La croissance du trafic ferroviaire de voyageurs n'a pas suivi le rythme de l'évolution d'autres modes de transport. L'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen devrait permettre aux transports ferroviaires de devenir une alternative crédible aux autres modes de transport. À cet égard, il est essentiel que la législation établissant l'espace ferroviaire unique européen soit effectivement appliquée dans les délais prescrits.

⁽¹⁾ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 26 février 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 17 octobre 2016 (JO C 431 du 22.11.2016, p. 1). Position du Parlement européen du 14 décembre 2016 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (3) Les marchés des services de fret ferroviaire et des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer de l'Union ont été ouverts à la concurrence en 2007 et en 2010 respectivement, en application de la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Par ailleurs, certains États membres ont également ouvert à la concurrence leurs services nationaux de transport de voyageurs par l'instauration de droits de libre accès, par la mise en concurrence des contrats de service public, ou les deux. Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.
- (4) Des dérogations spécifiques au champ d'application de la directive 2012/34/UE devraient permettre aux États membres de prendre en compte des caractéristiques spécifiques de la structure et de l'organisation des systèmes ferroviaires en place sur leur territoire, tout en assurant l'intégrité de l'espace ferroviaire unique européen.
- (5) L'exploitation de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau inclut le contrôle-commande et la signalisation. Tant qu'une ligne est en service, le gestionnaire de l'infrastructure devrait en particulier veiller à ce que l'infrastructure soit adaptée à l'utilisation qu'il prévoit.
- (6) Pour établir si une entreprise doit être considérée comme étant verticalement intégrée, il convient d'appliquer la notion de «contrôle» au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽³⁾. 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 l'État sans entité intermédiaire, ils devraient être considérés comme séparés. Un ministère exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure ne devrait pas être considéré comme une entité intermédiaire.
- (7) La présente directive introduit de nouvelles exigences visant à garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Les États membres devraient être libres de choisir entre différents modèles d'organisation, depuis la séparation structurelle complète jusqu'à l'intégration verticale, pour autant que des mesures de sauvegarde appropriées soient prévues afin d'assurer l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles, la gestion du trafic et la planification de l'entretien. Les États membres devraient veiller à ce que, dans les limites des cadres établis pour la tarification et pour la répartition des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle en ce qui concerne les fonctions essentielles.
- (8) Des mesures de sauvegarde devraient être appliquées dans les entreprises verticalement intégrées pour garantir que d'autres entités juridiques desdites entreprises n'ont aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles. À cet égard, les États membres devraient s'assurer de l'existence de procédures de gestion des plaintes.
- (9) Les États membres devraient mettre en place un cadre national pour l'évaluation des conflits d'intérêts. Dans ce cadre, l'organisme de contrôle devrait tenir compte de tout intérêt personnel, financier, économique ou professionnel susceptible d'influencer indûment l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont indépendants l'un de l'autre, le fait qu'ils soient directement contrôlés par la même autorité d'un État membre ne devrait pas être considéré comme donnant lieu à un conflit d'intérêts au sens de la présente directive.
- (10) La prise de décision par les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons et la prise de décision en ce qui concerne la tarification de l'infrastructure sont des fonctions essentielles en vue d'assurer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Des mesures de sauvegarde rigoureuses devraient être mises en place pour éviter que ne s'exerce une quelconque influence induue sur les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en rapport avec ces fonctions. Ces mesures de sauvegarde devraient être adaptées afin de tenir compte des différentes structures de gouvernance des entités ferroviaires.
- (11) Il convient également de prendre des mesures appropriées pour veiller à ce que les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien soient exercées d'une manière impartiale, afin d'éviter toute distorsion de concurrence. Dans ce cadre, les gestionnaires de l'infrastructure devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires aient accès aux informations pertinentes. À cet égard, lorsque les gestionnaires de l'infrastructure accordent aux entreprises ferroviaires un accès plus large au processus de gestion du trafic, il convient qu'ils le fassent en mettant toutes les entreprises ferroviaires concernées sur un pied d'égalité.

⁽¹⁾ Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164).

⁽²⁾ Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44).

⁽³⁾ 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).

- (12) Lorsque les fonctions essentielles sont exercées par un organisme de tarification et/ou de répartition indépendant, il convient d'assurer l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions de gestion du trafic et d'entretien, sans qu'il soit nécessaire de transférer ces fonctions à une entité indépendante.
- (13) Les organismes de contrôle devraient être habilités à surveiller la gestion du trafic, la planification du renouvellement ainsi que l'entretien programmé ou non programmé, de manière à s'assurer que ces activités ne donnent pas lieu à une discrimination.
- (14) Les États membres devraient, en règle générale, veiller à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement sur un réseau et à ce qu'il soit chargé du développement de l'infrastructure ferroviaire sur ce réseau. Lorsque ces fonctions sont déléguées à différentes entités, le gestionnaire de l'infrastructure devrait néanmoins conserver le pouvoir de supervision et assumer la responsabilité ultime de l'exercice de ces fonctions.
- (15) Les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée peuvent déléguer des fonctions autres que les fonctions essentielles au sein de ladite entreprise dans les conditions fixées par la présente directive, pour autant que cela ne donne pas lieu à un conflit d'intérêts et que la confidentialité des informations commercialement sensibles soit garantie. Les fonctions essentielles ne devraient pas pouvoir être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles.
- (16) Au besoin, en particulier pour des raisons d'efficacité, y compris dans le cas de partenariats public-privé, les fonctions de gestion de l'infrastructure peuvent être réparties entre différents gestionnaires de l'infrastructure. Chacun des gestionnaires de l'infrastructure devrait assumer la pleine responsabilité des fonctions qu'il exerce.
- (17) Les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires et, dans les entreprises verticalement intégrées, entre le gestionnaire de l'infrastructure et toute autre entité juridique de l'entreprise intégrée devraient être interdits lorsqu'ils pourraient entraîner une distorsion de concurrence sur le marché, en particulier à la suite de subventions croisées.
- (18) Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent utiliser les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, qui impliquent l'utilisation de fonds publics, pour financer leurs propres activités ou verser des dividendes à leurs investisseurs, à titre de retour sur leurs investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Parmi ces investisseurs peuvent figurer l'État et tout actionnaire privé, 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. Les dividendes générés par des activités n'impliquant pas l'utilisation de fonds publics ou les recettes issues de la tarification de l'infrastructure ferroviaire peuvent également être utilisés par des entreprises qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée et qui exercent un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire de l'infrastructure.
- (19) Les principes de tarification ne devraient pas exclure la possibilité que les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure transitent par les comptes de l'État.
- (20) Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas une personnalité juridique distincte au sein d'une entreprise verticalement intégrée et qu'il est procédé à l'externalisation des fonctions essentielles en les confiant à un organisme de tarification et/ou de répartition indépendant, les dispositions pertinentes en matière de transparence financière et d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure devraient s'appliquer mutatis mutandis au niveau de certaines divisions au sein de l'entreprise.
- (21) Afin de parvenir à une gestion efficiente du réseau et à une utilisation efficiente de l'infrastructure, il convient d'assurer une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires par la mise en place de mécanismes de coordination adéquats.
- (22) En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, il convient de créer un réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, sur la base des plates-formes existantes. Aux fins de la participation à ce réseau, les États membres devraient être libres de déterminer l'organisme ou les organismes qui devraient être considérés comme leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure.
- (23) Compte tenu de l'hétérogénéité des réseaux en termes de taille et de densité et de la variété des structures organisationnelles des pouvoirs nationaux, locaux et régionaux et de leurs expériences respectives du processus d'ouverture du marché, les États membres devraient avoir suffisamment de flexibilité pour organiser leur réseau ferroviaire de manière que des services en libre accès et des services réalisés au titre de contrats de service public puissent être fournis dans le but d'assurer une haute qualité de services facilement accessibles pour tous les voyageurs.

- (24) Octroyer aux entreprises ferroviaires de l'Union le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire dans tous les États membres aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs pourrait avoir des conséquences pour l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis au titre d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter ce droit d'accès dans les cas où celui-ci compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public sur la base d'une décision de l'organisme de contrôle compétent.
- (25) Le droit des entreprises ferroviaires de se voir accorder l'accès à l'infrastructure n'affecte pas la possibilité qu'a une autorité compétente d'octroyer des droits exclusifs conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ ou d'attribuer directement un contrat de service public dans les conditions prévues à l'article 5 dudit règlement. L'existence d'un tel contrat de service public ne devrait pas autoriser un État membre à limiter le droit d'accès d'autres entreprises ferroviaires à l'infrastructure ferroviaire concernée pour la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs, à moins que ces services ne soient susceptibles de compromettre l'équilibre économique du contrat de service public.
- (26) Les organismes de contrôle devraient déterminer, sur la base d'une analyse économique objective et à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées, si l'équilibre économique des contrats de service public existants est susceptible d'être compromis.
- (27) Le processus d'évaluation devrait tenir compte de la nécessité de procurer à tous les acteurs du marché une sécurité juridique suffisante pour développer leurs activités. La procédure devrait être aussi simple, efficace et transparente que possible, et en cohérence avec le processus de répartition des capacités de l'infrastructure.
- (28) Sous réserve qu'ils garantissent un accès non discriminatoire, les États membres peuvent assortir le droit d'accès à l'infrastructure de conditions spécifiques afin de permettre la mise en œuvre d'un plan horaire intégré des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.
- (29) Le développement de l'infrastructure ferroviaire et l'amélioration de la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs sont des priorités essentielles pour la promotion d'un système de transport et de mobilité durable en Europe. En particulier, le développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse offre la possibilité de créer des liaisons plus rapides et de meilleure qualité entre les centres économiques et culturels européens. Les services ferroviaires à grande vitesse relient les personnes et les marchés de manière rapide, fiable et respectueuse de l'environnement; ils présentent un bon rapport coût/efficacité et incitent les voyageurs à privilégier le train. Il est donc particulièrement important d'encourager les investissements tant publics que privés dans l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse, afin de créer les conditions propices à un retour sur investissement positif et de maximiser les avantages économiques et sociaux de ces investissements. Les États membres devraient pouvoir continuer de choisir différentes façons de promouvoir les investissements dans l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse et l'utilisation des lignes à grande vitesse.
- (30) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, qui aura des effets bénéfiques pour les voyageurs, le libre accès aux services de transport de voyageurs à grande vitesse ne devrait être limité que dans certains cas particuliers et à la suite d'une analyse économique objective réalisée par l'organisme de contrôle.
- (31) Afin de permettre aux voyageurs d'avoir accès aux données nécessaires pour planifier leurs voyages et acheter des billets au sein de l'Union, les systèmes communs d'information et de billetterie directe qui ont été développés par le marché devraient être favorisés. Étant donné l'importance que revêt la promotion de systèmes de transport public intégrés, il y a lieu d'encourager les entreprises ferroviaires à œuvrer au développement de tels systèmes, permettant d'inclure des solutions de mobilité multimodales, transfrontalières et de porte à porte.
- (32) Les systèmes de billetterie directe devraient être interopérables et non discriminatoires. Les entreprises ferroviaires devraient contribuer au développement de tels systèmes en mettant à disposition, de manière non discriminatoire et dans un format interopérable, toutes les données pertinentes nécessaires pour planifier des voyages et acheter des billets. Les États membres devraient veiller à ce que ces systèmes ne créent pas de discrimination entre les entreprises ferroviaires et à ce qu'ils tiennent compte de la nécessité d'assurer la confidentialité des informations commerciales, la protection des données à caractère personnel et le respect des règles de concurrence. La Commission devrait assurer le suivi et rendre compte de la mise au point de ces systèmes et, au besoin, présenter des propositions législatives.

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

- (33) Les États membres devraient veiller à ce que la fourniture de services ferroviaires prenne en compte les exigences liées à la garantie d'une protection sociale adéquate, tout en assurant le bon déroulement de l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. À cet égard, il y a lieu de respecter les obligations qui, conformément au droit national, résultent de conventions collectives contraignantes ou d'accords conclus entre les partenaires sociaux, ainsi que les normes sociales pertinentes. Ces obligations devraient être sans préjudice de la législation de l'Union dans les domaines du droit social et du droit du travail. La Commission devrait soutenir activement les travaux entrepris dans le cadre du dialogue social sectoriel relatif aux chemins de fer.
- (34) Dans le cadre du réexamen en cours de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, la Commission devrait déterminer si de nouveaux actes législatifs relatifs à la certification du personnel navigant sont nécessaires.
- (35) Les États membres devraient être libres de décider des stratégies de financement qu'il y a lieu de mettre en œuvre afin d'accélérer le déploiement du système européen de contrôle des trains (ETCS), et en particulier de déterminer s'il y a lieu d'appliquer une différenciation des redevances d'accès aux voies.
- (36) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient coopérer en cas d'incident ou d'accident ayant un impact sur le trafic transfrontalier en vue de partager toute information pertinente qui permettrait de rétablir rapidement un trafic normal.
- (37) En vue de la réalisation des objectifs de l'espace ferroviaire unique européen, les organismes de contrôle devraient collaborer entre eux en vue d'assurer un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.
- (38) En particulier, lorsque des questions concernant des services ferroviaires internationaux ou une infrastructure ferroviaire binationale nécessitent que des décisions soient prises par deux ou plusieurs organismes de contrôle, il est essentiel que ces organismes de contrôle coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels, de manière à éviter l'insécurité juridique et à garantir l'efficacité des services ferroviaires internationaux.
- (39) Pendant le processus d'ouverture des marchés ferroviaires nationaux à la concurrence moyennant l'octroi d'un accès aux réseaux à chaque entreprise ferroviaire, il y a lieu de prévoir pour les États membres une période de transition suffisamment longue pour leur permettre d'adapter leur droit interne ainsi que leurs structures organisationnelles nationales. Dès lors, les États membres devraient pouvoir maintenir leurs règles nationales en matière d'accès au marché en vigueur jusqu'à la fin de la période de transition.
- (40) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs ⁽²⁾, les États membres se sont engagés à accompagner, dans les cas où cela se justifie, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«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) les paragraphes suivants sont insérés:

«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

⁽¹⁾ Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315 du 3.12.2007, p. 51).

⁽²⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

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.»

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

d) le paragraphe suivant est inséré:

«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 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.»

e) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«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.»

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«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;»

b) les points suivants sont insérés:

- «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;»;

c) les points suivants sont ajoutés:

«31) “entreprise verticalement intégrée”, une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil (*):

- 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.

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.

(*) 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).»

3) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

4) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«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.

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.»

5) Les articles suivants sont insérés:

«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:
- 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;
 - 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;
 - 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

- 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.
- 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.
- 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

- 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:
 - 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;
 - 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.
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;
- 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.»

6) L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Sans préjudice des obligations internationales de l'Union et des États membres, les États membres qui ont une frontière avec un pays tiers peuvent limiter le droit d'accès prévu au présent article pour les services exploités en provenance et à destination de ce pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, si des distorsions de concurrence surviennent dans les transports ferroviaires transfrontaliers entre des États membres et ce pays tiers. De telles distorsions peuvent résulter, entre autres, de l'absence d'accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services connexes dans le pays tiers concerné.

Lorsque, conformément au présent paragraphe, un État membre entend adopter une décision visant à limiter le droit d'accès, il soumet le projet de décision à la Commission et consulte les autres États membres.

Si, dans un délai de trois mois suivant la présentation dudit projet de décision, ni la Commission ni un autre État membre ne formule d'objections, l'État membre peut adopter la décision.

La Commission peut adopter des actes d'exécution détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.»

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007, 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 services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2, de la présente directive.»

c) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.

7) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.»

b) au paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«2. Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle compétents visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. Ils statuent à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 38, paragraphe 4:

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

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

c) le gestionnaire de l'infrastructure;

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

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:

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.

Lorsque l'organisme de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 38, paragraphe 4, compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2, soient remplies.»

- d) au paragraphe 4, l'alinéa suivant est ajouté:

«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 2018, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, en ce qui concerne les services nationaux de transport de voyageurs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.»

- e) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres peuvent également limiter le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du même État membre:

- a) soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015;
- b) soit lorsqu'un droit/une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services commerciaux de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec un autre opérateur, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;

et lorsque ces opérateurs ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.

Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.»

- 8) Les articles suivants sont insérés:

«Article 11 bis

Services de transport de voyageurs à grande vitesse

1. En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, qui aura des effets bénéfiques pour les voyageurs, sans préjudice de l'article 11, paragraphe 5, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 10 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne peut être soumis qu'aux exigences établies par l'organisme de contrôle conformément au présent article.

2. Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 11, paragraphes 2, 3 et 4, l'organisme de contrôle détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2, soient remplies. Ces changements peuvent comprendre une modification du service envisagé.»

«Article 13 bis

Systèmes communs d'information et de billetterie directe

1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil (*) et de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (**), les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.

2. La Commission surveille l'évolution du marché ferroviaire en ce qui concerne l'introduction et l'utilisation de systèmes communs d'information et de billetterie directe et évalue la nécessité de prendre des mesures au niveau de l'Union, en tenant compte des initiatives du marché. Elle examine en particulier l'accès non discriminatoire des voyageurs ferroviaires aux données nécessaires pour planifier des voyages et acheter des billets. Au plus tard le 31 décembre 2022, elle présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la disponibilité de tels systèmes communs d'information et de billetterie directe, assorti, au besoin, de propositions législatives.

3. Les États membres imposent aux entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs l'obligation de mettre en place des plans d'urgence et veillent à ce que ces plans soient correctement coordonnés afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007, en cas de perturbation majeure des services.

(*) Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

(**) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).»

9) À l'article 19, le point suivant est ajouté:

«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.»

10) À l'article 32, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission (*) 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 (**) et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucune majoration du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

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.

(*) 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).

(**) 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).»

11) À l'article 38, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

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

12) À l'article 53, paragraphe 3, l'alinéa suivant est ajouté:

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

13) À l'article 54, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

14) L'article 56 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés:

«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.»

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

c) au paragraphe 9, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«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).»

d) le paragraphe 12 est remplacé par le texte suivant:

«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.

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.»

15) L'article 57 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«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) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«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.»

16) À l'article 63, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

Article 2

1. Nonobstant l'article 3, paragraphe 2, les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 25 décembre 2018. 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. Les modalités de cette référence 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 régi par la présente directive.

Article 3

1. La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. L'article 1^{er}, points 6) à 8) et 11), s'applique à partir du 1^{er} janvier 2019, en temps utile pour le calendrier de travail démarrant le 14 décembre 2020.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 14 décembre 2016.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

I. KORČOK
