

COM (2013) 29 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 11 février 2013

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 11 février 2013

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, 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



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 4 février 2013 (07.02)
(OR. en)**

5985/13

**Dossier interinstitutionnel:
2013/0029 (COD)**

**TRANS 36
CODEC 216**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	31 janvier 2013
N° doc. Cion:	COM(2013) 29 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, 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

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 29 final



Bruxelles, le 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, 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)

{ SWD(2013) 10 final }
{ SWD(2013) 11 final }
{ SWD(2013) 12 final }
{ SWD(2013) 13 final }

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Dans son Livre blanc de 2011 sur la politique des transports adopté le 28 mars 2011¹, la Commission a présenté sa vision d'un espace ferroviaire unique européen, basé sur un marché intérieur des transports ferroviaires dans lequel les entreprises ferroviaires européennes pourraient fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

Plusieurs initiatives politiques ont reconnu le potentiel de l'infrastructure ferroviaire en tant qu'épine dorsale du marché intérieur et moteur d'une croissance durable. Dans ses conclusions de janvier 2012, le Conseil européen a souligné à quel point il était important d'exploiter le potentiel de croissance d'un marché unique totalement intégré, notamment par des mesures visant les entreprises de réseau. Pour sa part, dans sa communication «Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi» adoptée le 30 mai 2012, la Commission a insisté sur la nécessité de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire. Dans le même ordre d'idées, elle a mis l'accent sur l'importance du secteur des transports également dans sa communication «Une meilleure gouvernance pour le marché unique» adoptée le 8 juin 2012².

En parallèle, la Commission a proposé, en vue du prochain cadre financier pluriannuel 2014-2020, de créer le «mécanisme pour l'interconnexion en Europe» (MIE) et d'affecter un montant de 31,7 milliards d'euros aux infrastructures de transport, sur une enveloppe totale de 50 milliards d'euros.

Ces dix dernières années ont vu l'adoption de trois paquets législatifs sur les chemins de fer qui ont ouvert les marchés nationaux, rendant les chemins de fer plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'UE. Or, malgré le développement considérable de l'acquis de l'UE, la part modale du rail dans le transport intra-UE est restée modeste. La présente proposition vise à éliminer les obstacles qui limitent encore l'efficacité des marchés ferroviaires.

1.1. Problèmes à traiter

Les obstacles qui subsistent sont liés en premier lieu à la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs. Dans de nombreux États membres, ces marchés sont fermés à la concurrence, ce qui non seulement en limite le développement, mais crée aussi des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres.

La plupart des services nationaux de transport de voyageurs, qui ne peuvent pas être fournis uniquement sur des bases commerciales et ont besoin du soutien de l'État, font l'objet de contrats de service public. C'est pourquoi le présent paquet législatif porte aussi sur la mise en concurrence des contrats de service public et d'autres points, tels que la mise à disposition de matériel roulant pour les soumissionnaires potentiels à de tels contrats et les systèmes d'horaire et de billetterie intégrés, lorsqu'ils sont dans l'intérêt des voyageurs.

Une deuxième problématique qui empêche les marchés ferroviaires de se développer pleinement réside dans la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure. Ceux-ci étant des monopoles naturels, ils ne réagissent pas toujours aux besoins du marché et de ses utilisateurs,

¹ Livre blanc - «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011) 144.

² «Une meilleure gouvernance pour le marché unique», COM(2012) 259.

nuisant ainsi aux performances du secteur dans son ensemble. Dans un certain nombre d'États membres, les gestionnaires de l'infrastructure sont dans l'incapacité d'exécuter leurs tâches, leurs fonctions étant réparties entre plusieurs organismes. De plus, le cadre juridique actuel n'a pas permis d'améliorer la coopération transfrontière entre les gestionnaires de l'infrastructure.

L'entrée sur le marché souffre également de certaines entraves lorsque la gestion de l'infrastructure et les activités de transport font partie de la même structure intégrée. En pareil cas, les gestionnaires de l'infrastructure sont confrontés à un conflit d'intérêts, dans la mesure où ils doivent tenir compte des intérêts commerciaux de la structure intégrée et de ses filiales de transport alors qu'ils sont incités à la discrimination en matière de fourniture d'accès à l'infrastructure.

Enfin, les structures intégrées font qu'il est beaucoup plus difficile de mettre en œuvre la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et les activités de transport. Dans ce type de structure, les organismes de contrôle éprouvent des difficultés à démêler les flux financiers entre les différentes filiales et la société holding. Les outils comptables permettent d'augmenter ou de diminuer artificiellement les résultats des filiales concernées. Les subventions croisées et les transferts d'infrastructures en faveur d'activités concurrentielles constituent une sérieuse entrave à l'entrée sur le marché pour les nouveaux opérateurs qui, eux, ne peuvent pas compter sur ces fonds. Les subventions croisées peuvent également impliquer des aides d'État en faveur d'activités concurrentielles.

1.2 Objectifs généraux

L'objectif principal de la politique de l'Union européenne en matière de transports consiste à mettre en place un marché intérieur par un degré élevé de compétitivité et un développement harmonieux, équilibré et durable des activités économiques. Selon le Livre blanc sur les transports de 2011, d'ici à 2050, le transport de voyageurs sur moyenne distance devrait majoritairement s'effectuer en train. Ce transfert modal contribuerait à la réalisation de l'objectif de 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre prévu par la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et innovante³. Ce Livre blanc a conclu qu'aucun changement majeur ne serait possible dans le domaine des transports sans une infrastructure adéquate et une approche plus judicieuse de son exploitation.

L'objectif global du quatrième paquet ferroviaire consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité afin de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

1.3 Objectifs spécifiques

La présente proposition contient des dispositions poursuivant les objectifs énoncés ci-après:

a) l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs. Ces propositions doivent être considérées comme s'inscrivant dans le même contexte que la proposition de modification du règlement (CE) n° 1370/2007 (obligations de service public)

³ Communication de la Commission intitulée «Europe 2020 - Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive», COM(2010) 2020.

et, à ce titre, augmenteront également l'efficacité du financement public des services de transport de voyageurs;

b) l'amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure. Cet objectif devrait être réalisé par la suppression des conflits d'intérêts qui pèsent sur les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière d'accès au marché et l'élimination des risques de subventions croisées qui existent dans les structures intégrées. La proposition garantit également que toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure seront gérées d'une façon cohérente. Enfin, la proposition vise à renforcer la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants ferroviaires pour mieux répondre aux besoins du marché et à renforcer la coopération transfrontière entre les gestionnaires de l'infrastructure.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Pour aider la Commission à élaborer l'analyse d'impact, il a été demandé à un consultant externe de préparer une étude d'accompagnement et de procéder à des consultations ciblées. Cette étude a débuté en décembre 2011 et le rapport final a été remis en décembre 2012.

Il a été jugé préférable, pour recueillir les avis des intéressés, d'associer différentes méthodes de consultation ciblée plutôt que de procéder à une consultation ouverte. Entre le 1^{er} mars et le 16 avril 2012, des questionnaires sur mesure ont été adressés à 427 entités concernées par le transport ferroviaire (entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure, ministères chargés des transports publics, autres ministères, autorités de sécurité, organismes représentatifs, organisations de travailleurs, etc.). Le taux de réponse a été de 40 %. Les avis des voyageurs ont été recueillis au moyen d'une enquête Eurobaromètre auprès de 25 000 personnes, également réparties entre les 25 États membres dotés d'un réseau ferroviaire. Les autorités locales et régionales ont été sollicitées grâce au réseau du Comité des régions et le comité de dialogue sectoriel (dialogue social pour le secteur ferroviaire) a également été consulté.

Ces consultations ont été complétées par une table ronde qui s'est tenue le 29 mai 2012 (et a réuni environ 85 participants), par une conférence (environ 420 participants) organisée le 24 septembre 2012 et par des entretiens qui ont eu lieu avec certains des intéressés tout au long de l'année 2012. Les services de la Commission ont rencontré des représentants de la Communauté européenne du rail, de l'Association des opérateurs de transport de passagers européens, de la Fédération européenne des travailleurs des transports, de la Fédération européenne des voyageurs, de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et de l'UITP (Union internationale des transports publics). Des visites et des entretiens en face à face avec les parties prenantes ont également été organisés en Italie, en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Pologne, en Hongrie, en Suède et au Royaume-Uni.

La majorité des parties prenantes a admis, lors de la consultation ciblée, que la qualité des services de transport ferroviaire et la compétitivité de ce secteur dans l'UE pâtissaient de diverses entraves à l'accès pour les entreprises ferroviaires. 69 % ont jugé problématiques les divergences d'interprétation de la législation. Les contraintes de capacité de l'infrastructure ont été considérées comme la principale entrave à l'entrée pour les entreprises ferroviaires (pour 83 %).

Le résultat de la consultation a montré une forte polarisation des positions en ce qui concerne la pertinence des solutions devant garantir une gouvernance indépendante et efficace de l'infrastructure ferroviaire. Dans leur grande majorité, les ministères des transports, les autorités chargées de la concurrence, les organismes de contrôle, les gestionnaires de

l'infrastructure indépendants et les associations d'entreprises ferroviaires, de voyageurs et de commissionnaires de transport se sont prononcés en faveur d'une séparation complète, garante d'une transparence totale et de conditions de concurrence équitables pour tous les opérateurs. En revanche, les sociétés holding, les gestionnaires de l'infrastructure dépendant de ces holdings et les représentants des travailleurs ont fait état de publications scientifiques soulignant les inconvénients de la séparation, tels que les coûts de transaction plus élevés et le risque de manque d'efficacité associé à la dissociation. Ces parties prenantes ont estimé qu'un renforcement du rôle de la surveillance réglementaire pourrait suffire pour résoudre les problèmes. 64 % des sondés se sont déclarés favorables à la création d'un organisme spécifique représentant tous les utilisateurs de l'infrastructure pour défendre leurs intérêts sans discrimination.

Tout au long de la procédure de consultation, la Commission a fait preuve de volontarisme pour inciter les parties prenantes à y participer. Étant donné que toutes les parties concernées ont eu la possibilité d'exprimer leur point de vue, les normes minimales de consultation de la Commission ont été respectées.

S'appuyant sur l'étude externe susmentionnée et sur les conclusions de la consultation, la Commission a procédé à une évaluation quantitative et qualitative de l'impact des mesures proposées, en examinant un éventail de pistes pour l'adoption de nouvelles mesures devant permettre de moderniser le cadre réglementaire existant.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Définition du gestionnaire de l'infrastructure (article 3, point 2)

Les précisions apportées au texte consistent à énoncer toutes les fonctions pertinentes de gestion de l'infrastructure qui doivent être exécutées par le gestionnaire de l'infrastructure, afin que toutes ces fonctions soient assurées d'une manière cohérente. Elles suppriment la possibilité, prévue par le texte existant, d'attribuer à plusieurs organismes ou entreprises les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau. La signification des diverses fonctions de gestion de l'infrastructure est également précisée.

3.2. Définition des services internationaux de transport de voyageurs (article 3, point 5)

Le point 5 de l'actuel article 3 définit les services internationaux de transport de voyageurs. Compte tenu de l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, la distinction entre services internationaux et nationaux de transport de voyageurs est caduque aux fins de la présente directive. Cette définition est donc supprimée.

3.3. Séparation comptable au sein d'un groupe intégré (article 6, paragraphe 2)

Selon l'actuel article 6, paragraphe 2, il est possible d'organiser l'infrastructure et les services de transport au sein d'une même entreprise tout en satisfaisant aux exigences de séparation comptable. Dès lors que la proposition prévoit des règles précises sur la séparation de ces deux activités, cette disposition doit être supprimée.

3.4. Séparation institutionnelle du gestionnaire de l'infrastructure (article 7)

Cette disposition emporte que les gestionnaires de l'infrastructure doivent être en mesure d'exécuter toutes les fonctions requises pour assurer le développement durable de l'infrastructure. Elle instaure également la séparation institutionnelle entre le gestionnaire de l'infrastructure et les activités de transport, en interdisant à une même personne morale ou physique de détenir le droit de contrôler ou d'influencer simultanément un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire. Elle prévoit la possibilité, pour un État membre,

d'être propriétaire des deux entités juridiques, dont le contrôle doit être exercé par des autorités publiques différentes et juridiquement distinctes.

3.5. Indépendance des gestionnaires de l'infrastructure au sein d'entreprises verticalement intégrées (articles 7 *bis* et 7 *ter*)

La proposition permet aux entreprises verticalement intégrées, notamment à celles qui possèdent une structure de holding, de conserver la propriété du gestionnaire de l'infrastructure. Elle précise toutefois que cette situation n'est admissible que si les conditions sont remplies pour que le gestionnaire de l'infrastructure dispose de droits de décision effectifs pour l'ensemble de ses fonctions, sous réserve que des dispositifs solides et efficaces garantissent l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Ces dispositifs concernent la structure de l'entreprise, notamment la séparation des circuits financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres sociétés du groupe intégré. La proposition énonce également des règles relatives à la structure de gestion du gestionnaire de l'infrastructure.

3.6. Vérification de la conformité (article 7 *quater*)

Cette disposition confère aux États membres la faculté de limiter les droits d'accès des exploitants ferroviaires faisant partie d'entreprises verticalement intégrées dans les cas où la Commission n'est pas en mesure de confirmer la mise en œuvre effective de mesures de sauvegarde protégeant l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

3.7. Comité de coordination (article 7 *quinquies*)

Cette disposition a pour but de garantir une bonne coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure et les utilisateurs du réseau qui sont concernés par ses décisions, y compris les candidats, les représentants des voyageurs et des utilisateurs de services de fret et les autorités régionales et locales. Elle énumère les points sur lesquels le gestionnaire de l'infrastructure doit solliciter l'avis des utilisateurs, notamment leurs besoins en ce qui concerne le développement de l'infrastructure, les objectifs de performance, la répartition et la tarification.

3.8. Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (article 7 *sexies*)

La proposition crée un forum pour la coopération transfrontière entre les gestionnaires de l'infrastructure, en vue de développer le réseau ferroviaire européen. Cette coopération porte notamment sur la création des corridors du réseau central, les corridors de fret ferroviaire et la mise en œuvre du plan de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). La proposition porte également sur le rôle à jouer par ce réseau quant au suivi des performances des gestionnaires de l'infrastructure dans le but d'améliorer la qualité de leurs services.

3.9. Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire (article 10)

L'article 10, paragraphe 2, est modifié de manière à accorder des droits d'accès aux entreprises ferroviaires européennes aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs. La distinction opérée dans la législation existante entre services internationaux et nationaux étant supprimée, les paragraphes 3 et 4 de l'article 10, dont l'objectif était de permettre la détermination de la nature internationale ou nationale d'un service, doivent être supprimés.

3.10. Limitation du droit d'accès (article 11)

Cette disposition confère aux États membres la faculté de limiter le droit d'accès aux fins de l'exploitation de services nationaux ou internationaux si l'exercice de ce droit risque de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public. Comme c'est le cas actuellement pour les services internationaux, elle prévoit que les organismes de contrôle ont

pour mission de déterminer si, selon des procédures et des critères communs, un service national compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public.

3.11. Systèmes communs d'information et de billetterie intégrée (article 13 *bis*)

Pour que les voyageurs continuent de profiter des effets de réseau, cette disposition confère aux États membres la faculté de mettre en place des systèmes d'information et de billetterie intégrée communs à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux de transport de voyageurs en veillant à ne pas fausser la concurrence. Elle prévoit en outre l'adoption de plans d'intervention coordonnée par les entreprises ferroviaires afin de fournir une assistance aux voyageurs en cas de perturbation importante du trafic.

3.12. Droits concernant les capacités (article 38, paragraphe 4)

Cette disposition est modifiée afin de procurer à tous les acteurs du marché une sécurité juridique suffisante pour développer leurs activités. Elle fixe le délai dans lequel les organismes de contrôle doivent déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait compromis et ce, en cohérence avec le processus de répartition des capacités de l'infrastructure.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, 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 européen⁴,
vu l'avis du Comité des régions⁵,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Au cours de la décennie écoulée, la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs a été insuffisante pour accroître sa part modale par rapport à l'automobile et au transport aérien. La part modale de 6 % que représente le transport de voyageurs par chemin de fer dans l'Union européenne est restée relativement stable. Les services de transport ferroviaire de voyageurs n'ont pas suivi le rythme de l'évolution des besoins sur les plans de l'offre ou de la qualité.
- (2) Le marché européen du fret ferroviaire et celui du transport international de voyageurs par chemin de fer ont été ouverts à la concurrence en 2007 et en 2010, respectivement par les directives 2004/51/CE⁶ et 2007/58/CE⁷. Certains États membres ont également ouvert à la concurrence leurs services nationaux de transport de voyageurs, soit par l'instauration de droits de libre accès, soit par la mise en concurrence des contrats de service public, soit les deux.
- (3) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012⁸ établit un espace ferroviaire unique européen doté de règles communes sur la

⁴ JO C ... du ..., p. ...

⁵ JO C ... du ..., p. ...

⁶ JO L 164 du 30.4.2004, p. 164.

⁷ JO L 315 du 3.12.2007, p. 44.

⁸ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

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. Tous ces éléments étant en place, il est maintenant possible de réaliser l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union et de réformer la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

- (4) En vertu de la directive 2012/34/UE, la Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport.
- (5) Une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devrait être assurée par la mise en place d'un comité de coordination, dans la perspective d'une gestion et d'une utilisation efficaces de l'infrastructure.
- (6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.
- (7) Les problèmes transfrontaliers devraient être réglés de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure des différents États membres par la création d'un réseau européen de gestionnaires de l'infrastructure.
- (8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les conflits d'intérêts résultant de structures intégrées regroupant la gestion des infrastructures et les activités de transport devraient être supprimés. Seule la suppression des incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché.
- (9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière d'investissement ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents.
- (10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient

d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.

- (11) Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur un gestionnaire de l'infrastructure et un contrôle ou droit quelconque sur une entreprise ferroviaire. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle ou droit quelconque sur un gestionnaire de l'infrastructure.
- (12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.
- (13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.
- (14) Octroyer aux entreprises ferroviaires de l'Union le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs peut avoir des conséquences pour l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter ce

droit d'accès dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et où l'agrément est accordé par l'organisme de contrôle compétent.

- (15) Les organismes de contrôle devraient évaluer l'impact économique potentiel des services nationaux de transport de voyageurs fournis en libre accès sur les contrats de service public existants à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées et sur la base d'une analyse économique objective.
- (16) 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, efficiente et transparente que possible, en cohérence avec le processus de répartition des capacités de l'infrastructure.
- (17) L'évaluation visant à déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public serait compromis devrait prendre en compte des critères prédéterminés. Ces critères et les modalités de la procédure à suivre peuvent évoluer dans le temps, notamment pour tenir compte de l'expérience des organismes de contrôle, des autorités compétentes et des entreprises ferroviaires et peuvent prendre en considération les caractéristiques spécifiques des services nationaux de transport de voyageurs.
- (18) Pour déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public serait compromis, les organismes de contrôle devraient étudier l'impact économique du service envisagé sur les contrats de service public existants, en tenant compte de son impact sur la rentabilité de tous les services compris dans ces contrats de service public et des conséquences sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué les contrats. Aux fins de cette évaluation, des facteurs tels que la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts et l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé devraient être examinés.
- (19) Afin d'augmenter l'attrait des services ferroviaires pour les voyageurs, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger des entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux de transport de voyageurs qu'elles participent à un système commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations. Si un tel système est mis en place, il convient de garantir qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre entreprises ferroviaires.
- (20) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs⁹, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou 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,

⁹ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1. 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 assurant le développement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau; le développement comprend la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure; l'exploitation de l'infrastructure comprend tous les éléments du processus de répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances; l'entretien comprend les travaux de renouvellement de l'infrastructure et les autres activités de gestion des actifs;»;

(b) le point 5 est supprimé;

(c) le nouveau point 31 suivant est ajouté:

«31) “entreprise verticalement intégrée”, une entreprise dans laquelle:

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par la même entreprise en qualité de gestionnaire de l'infrastructure (société holding), ou

- un gestionnaire de l'infrastructure est détenu, en tout ou en partie, par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ou

- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par un gestionnaire de l'infrastructure».

2. À l'article 6, le paragraphe 2 est supprimé.

3. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Séparation institutionnelle du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et soit indépendant de toute entreprise ferroviaire.

Pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'il soit organisé en une entité juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire.

2. Les États membres veillent également à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées:

- a) à exercer un contrôle direct ou indirect au sens du règlement (CE) n° 139/2004¹⁰ du Conseil à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure, à détenir une quelconque participation financière à la fois dans une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure ou à exercer un quelconque droit à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;
 - b) à désigner les membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement un gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une quelconque participation financière dans, ou à exercer un quelconque droit sur une entreprise ferroviaire;
 - c) à être membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise à la fois pour une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;
 - d) à gérer l'infrastructure ferroviaire ou faire partie de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une participation financière quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit sur, une entreprise ferroviaire, ou à gérer l'entreprise ferroviaire ou faire partie de sa gestion, et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une participation quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit sur un gestionnaire de l'infrastructure.
3. Aux fins du présent article, si la personne visée au paragraphe 2 est un État membre ou une autre entité publique, deux autorités publiques qui sont séparées et juridiquement distinctes l'une de l'autre et qui exercent un contrôle ou d'autres droits mentionnés au paragraphe 2 sur le gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et l'entreprise ferroviaire, d'autre part, sont réputées n'être pas la ou les mêmes personnes.
 4. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne se présente et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut sous-traiter des travaux spécifiques de développement, de renouvellement et d'entretien, sur lesquels il conserve le pouvoir de décision, à des entreprises ferroviaires ou à toute autre entité agissant sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure.
 5. Si, à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure appartient à une entreprise verticalement intégrée, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les paragraphes 2 à 4 du présent article. En pareil cas, l'État membre concerné veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle effective par rapport à toute entreprise ferroviaire conformément aux exigences des articles 7 *bis* à 7 *quater*.».
4. Les articles 7 *bis* à 7 *sexies* suivants sont ajoutés:

¹⁰ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

«Article 7 bis

Indépendance effective du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une entreprise verticalement intégrée.
2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation directe ou indirecte dans le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire.
3. Les revenus du gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent pas être utilisés pour financer d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée mais uniquement pour financer les activités du gestionnaire de l'infrastructure et verser des dividendes au propriétaire ultime de l'entreprise verticalement intégrée. Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut accorder de prêts à aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne peut accorder de prêts au gestionnaire de l'infrastructure. Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques au gestionnaire de l'infrastructure sont effectués par contrat et rémunérés aux prix du marché. La dette attribuée au gestionnaire de l'infrastructure est clairement séparée de la dette attribuée aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et le service de ces dettes est assuré séparément. Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect de ces dispositions et de permettre la séparation des circuits financiers du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.
4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.
5. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à l'article 56, paragraphe 12.

Article 7 ter

Indépendance effective du personnel et de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision

effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2. La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détermine, directement ou indirectement, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure quant à ces fonctions.

2. Les membres du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne siègent pas dans les conseils d'administration ou de surveillance et ne font pas partie des hauts responsables d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

Les membres des conseils d'administration ou de surveillance et les hauts responsables des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne siègent pas dans le conseil d'administration et ne font pas partie des hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure possède un conseil de surveillance qui est composé de représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée.

Le conseil de surveillance peut consulter le comité de coordination visé à l'article 7 *quinquies* sur les questions relevant de sa compétence.

Les décisions concernant la nomination et le renouvellement des membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que leurs conditions de travail, y compris leur rémunération et la cessation de leur mandat, sont prises par le conseil de surveillance. L'identité et les conditions régissant la durée et la cessation du mandat des personnes désignées par le conseil de surveillance pour être nommées ou reconduites en tant que membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les raisons qui motivent toute proposition de décision de cessation du mandat, sont notifiées à l'organisme de contrôle visé à l'article 55. Ces conditions et les décisions visées au présent paragraphe ne deviennent contraignantes que si l'organe de contrôle les a expressément approuvées. L'organisme de contrôle peut s'opposer à ces décisions en cas de doute quant à l'indépendance professionnelle d'une personne désignée pour siéger au conseil d'administration ou en cas de cessation prématurée du mandat d'un membre du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure.

Des droits effectifs de recours auprès de l'organisme de contrôle sont accordés aux membres du conseil d'administration qui souhaitent introduire une plainte contre la cessation prématurée de leur mandat.

4. Pendant une période de trois ans après avoir quitté le gestionnaire de l'infrastructure, les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas autorisés à occuper un poste à haut niveau dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Pendant une période de trois ans après avoir quitté ces autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, les membres de leurs conseils de surveillance ou d'administration et leurs hauts responsables ne sont pas

autorisés à occuper un poste à haut niveau dans le gestionnaire de l'infrastructure.

5. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose de son propre personnel et de locaux séparés des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. L'accès aux systèmes d'information est protégé de manière à assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Dans les règles internes ou les contrats signés avec le personnel, les contacts avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont clairement limités aux communications officielles liées à l'exercice des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure qui sont également exercées à l'égard des autres entreprises ferroviaires en dehors de l'entreprise verticalement intégrée. Les transferts de personnel autre que le personnel visé au point c) entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne sont possibles que s'il peut être garanti que les informations sensibles ne seront pas transmises entre eux.
6. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose des capacités organisationnelles nécessaires pour exécuter toutes ses fonctions de façon indépendante par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et n'est pas autorisé à déléguer à ces entités juridiques l'exercice de ces fonctions ou des activités s'y rapportant.
7. Les membres des conseils de surveillance ou d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne détiennent aucune participation dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ni n'en reçoivent directement ou indirectement aucun avantage financier. Les éléments de leur rémunération fondés sur les performances ne dépendent pas des résultats d'activité d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ou d'entités juridiques qu'elle contrôle, mais exclusivement de ceux du gestionnaire de l'infrastructure.

Article 7 *quater*

Procédure de vérification de la conformité

1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission décide si les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée répondent aux exigences des articles 7 *bis* et 7 *ter* et si la mise en œuvre de ces exigences est suffisante pour offrir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et garantir l'absence de distorsions de concurrence sur le marché concerné.
2. La Commission est habilitée à réclamer toutes les informations nécessaires dans un délai raisonnable à l'État membre dans lequel l'entreprise verticalement intégrée est établie. Elle consulte l'organisme ou les organismes de contrôle concernés et, le cas échéant, le réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57.
3. Les États membres peuvent limiter les droits d'accès prévus à l'article 10 aux entreprises ferroviaires qui font partie de l'entreprise verticalement intégrée à laquelle appartient le gestionnaire de l'infrastructure concerné si la Commission informe les États membres qu'aucune demande n'a été introduite conformément au paragraphe 1 ou en attendant que la Commission examine la demande ou si

elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, que:

- a) les demandes d'informations formulées par la Commission conformément au paragraphe 2 n'ont pas reçu de réponse satisfaisante, ou
- b) le gestionnaire de l'infrastructure concerné ne répond pas aux exigences des articles 7 *bis* et 7 *ter*, ou
- c) la mise en œuvre des exigences des articles 7 *bis* et 7 *ter* est insuffisante pour garantir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et l'absence de distorsions de concurrence dans l'État membre dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure concerné est établi.

La Commission statue dans un délai raisonnable.

4. L'État membre concerné peut demander à la Commission d'abroger la décision qu'elle a prise au sens du paragraphe 3 conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, lorsqu'il démontre, à la satisfaction de la Commission, que les motifs de la décision n'existent plus. La Commission statue dans un délai raisonnable.
5. Sans préjudice des paragraphes 1 à 4, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 surveille le respect constant des exigences établies aux articles 7 *bis* et 7 *ter*. Tout candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle s'il estime que ces exigences ne sont pas respectées. S'il est saisi d'un tel recours, l'organisme de contrôle arrête, dans les délais indiqués à l'article 56, paragraphe 9, toutes les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation.

Article 7 *quinquies*

Comité de coordination

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure créent et organisent des comités de coordination pour chaque réseau. La qualité de membre de ce comité est ouverte au minimum au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats connus au sens de l'article 8, paragraphe 3, et, à leur demande, aux candidats potentiels, à leurs organisations représentatives, aux représentants des utilisateurs de services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer et, le cas échéant, aux autorités régionales et locales. Les représentants de l'État membre et l'organisme de contrôle concerné sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.
2. Le comité de coordination formule des propositions concernant ou conseillant le gestionnaire de l'infrastructure et, le cas échéant, l'État membre 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 centrés sur l'utilisateur contenus dans les accords contractuels 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) le cadre et les règles de tarification fixés par l'État et le système de tarification établi par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 29, ainsi que le niveau et la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure;
- e) les modalités de répartition des capacités de l'infrastructure, notamment les règles de priorité pour l'attribution des capacités entre les différentes catégories d'utilisateurs de l'infrastructure;
- f) les questions d'intermodalité;
- g) toute autre question en rapport avec les conditions d'accès et d'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le comité de coordination est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure sur les points a) à g) afin d'être en mesure de mener à bien ces missions.

3. Le comité de coordination établit des règles de procédure comprenant, entre autres, les règles de participation aux réunions et la fréquence de celles-ci, qui doit être d'au moins une fois par trimestre. Chaque année, un rapport sur les travaux du comité de coordination est soumis au gestionnaire de l'infrastructure, à l'État membre, à l'organisme de contrôle concernés et à la Commission, en faisant état des différents points de vue adoptés par les membres du comité.

Article 7 *sexies*

Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau destiné à développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union, notamment en vue d'assurer une mise en œuvre rapide et efficace du réseau transeuropéen de transport, notamment les corridors du réseau central, les corridors de fret ferroviaire en vertu du règlement (UE) n° 913/2010¹¹ et le plan de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) fixé par la décision 2012/88/UE¹².

La Commission est membre du réseau. Elle coordonne et soutient ses travaux et lui adresse des recommandations, le cas échéant. Elle veille à la coopération active des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

2. Le réseau participe aux activités de suivi du marché visées à l'article 15 et assure l'évaluation comparative de l'efficacité des gestionnaires de l'infrastructure sur la base d'indicateurs et de critères de qualité communs, tels que la fiabilité, la capacité, la disponibilité, la ponctualité et la sécurité de leurs réseaux, la qualité et l'utilisation des actifs, l'entretien, le renouvellement, les améliorations, les investissements et l'efficacité financière.

¹¹ JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

¹² JO L 51 du 23.2.2012, p. 51.

3. La Commission peut arrêter des mesures fixant les principes et pratiques communs du réseau, notamment pour garantir la cohérence de l'évaluation comparative des performances, et les procédures à suivre pour la coopération au sein du réseau. Ces mesures sont adoptées au moyen d'un acte d'exécution conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 3.»
5. L'article 10 est modifié comme suit:
 - (a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Il est accordé aux entreprises ferroviaires, dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire dans tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre en charge des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit comprend l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2.»;
 - (b) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.
6. 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 la même liaison ou une liaison alternative si l'exercice de ce droit compromet 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:

«Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle concernés 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 parties suivantes, présentée dans un délai d'un mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de 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 les conditions dans lesquelles une des parties 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.

Dans l'hypothèse où 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) le paragraphe 5 est supprimé.

7. L'article 13 *bis* suivant est inséré:

«Article 13 *bis*

Systèmes communs d'information et de billetterie intégrée

1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007¹³ et de la directive 2010/40/UE¹⁴, les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système d'information et de billetterie intégrée commun pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'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. Les États membres imposent aux entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs l'obligation de mettre en place et de coordonner des plans d'urgence 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.».

8. 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, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au plus tard 18 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 la liaison en question définie dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public sur la liaison de ce service de transport de voyageurs soit informée sans retard et au plus tard dans un délai de cinq jours.».

9. À l'article 63, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

¹³ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

¹⁴ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

«1. Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission évalue l'impact de la présente directive sur le secteur ferroviaire et soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre.

Au plus tard 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 structure verticalement intégrée. Elle propose, le cas échéant, de nouvelles mesures législatives.».

Article 2

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [18 mois après l'entrée en vigueur]. 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 couvert 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. Les points 5 à 8 de l'article 1^{er} s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2018 [en temps utile pour le calendrier de travail démarrant le 14 décembre 2019].

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président