



Projet No 112/2015-1

1<sup>er</sup> décembre 2015

## Refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire

### *Texte du projet*

Projet de loi portant transposition de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire et modifiant

1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et
4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

#### Informations techniques :

<b>No du projet :</b>	112/2015
<b>Date d'entrée :</b>	1 <sup>er</sup> décembre 2015
<b>Remise de l'avis :</b>	plus brefs délais
<b>Ministère compétent :</b>	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
<b>Commission :</b>	Commission économique

.... Procedure consultative ....

**Projet de loi  
portant transposition de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire  
et modifiant**

- 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et**
- 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.**

**Chapitre 1<sup>er</sup> - Modification de la loi modifiée du 10 mai 1995  
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ci-après « la loi modifiée du 10 mai 1995 », la division « *I. Les principes de gestion du réseau ferré* » est remplacée par celle de « Chapitre 1<sup>er</sup> - Les principes de gestion du réseau. ».

**Art. 2.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes :

- 1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».
- 2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « est conçu pour répondre » est remplacée par celle de « répond ».
- 3° A l'alinéa 2, le mot « contribueront » est remplacé par celui de « contribuent ».

**Art. 3.** L'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 2. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « bénéfice raisonnable », un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
2. « exploitant d'installation de service », toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la

directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;

3. « infrastructure ferroviaire », l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :
  - a) terrains ;
  - b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc. ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements, etc. ; écrans pare-neige ;
  - c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc. ;
  - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
  - e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie, etc. ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;
  - f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
  - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
  - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
  - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaies et supports ; troisième rail avec supports ;
  - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;
4. « installation de service », l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;

5. « réseau », l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
6. « voies de garage », les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

**Art. 4.** L'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 3. L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées. »

**Art. 5.** A l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes :

- 1° Le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».
- 2° A l'alinéa 3, le terme « notamment » est supprimé.
- 3° A l'alinéa 4, le mot « seront » est remplacé par celui de « sont ».

**Art. 6.** A l'article 5 de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes :

- 1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».
- 2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, la désignation du portefeuille ministériel « ayant dans ses attributions les Chemins de fer » est remplacée par « ayant dans ses attributions les Transports ».
- 3° A l'alinéa 2, le terme « Conseil de Gouvernement » est remplacé par celui de « Gouvernement en conseil ».

**Art. 7.** L'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 6. (1) La gestion du réseau est confiée aux CFL, ci-après dénommés « le gestionnaire de l'infrastructure » défini comme toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les modalités de mise en œuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3*bis* et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le

renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;

2. la structure des versements ou des fonds alloués :
  - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
  - b) à l'entretien et au renouvellement ;
  - c) à une nouvelle infrastructure ;
  - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
  - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
  - b) la capacité du réseau ;
  - c) la gestion des actifs ;
  - d) les volumes d'activité ;
  - e) les niveaux de sécurité ; et
  - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion. »

**Art. 8.** L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est abrogé.

**Art. 9.** Dans la loi modifiée du 10 mai 1995, la division « II. L'institution d'un Fonds du Rail » est remplacée par celle de « Chapitre 2 - L'institution d'un Fonds du rail. ».

**Art. 10.** L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est rétabli dans la teneur suivante sous le chapitre 2 :

« **Art. 8.** En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat. ».

**Art. 11.** A l'article 9 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° Il est inséré un nouvel alinéa 1<sup>er</sup> libellé comme suit :

« Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible. »

2° A l'alinéa 2, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».

**Art. 12.** A l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° La dénomination « Fonds du Rail » est remplacé par « Fonds du rail ».

2° Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

3° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3, le terme « notamment » est supprimé.

4° Au paragraphe 3, point 32, la dénomination « pont rouge », est remplacée par celle de « Pfaffenthal-Kirchberg ».

5° Le paragraphe 4 est abrogé.

6° Il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit :

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

**Art. 13.** A l'article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, la dénomination « Fonds du Rail » est remplacé par « Fonds du rail ».

2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, points 3 et 5, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».

3° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, point 4, est remplacé par la disposition suivante :

« par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19bis, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ; »

4° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, point 5, le mot « notamment » est supprimé.

5° A l'alinéa 2, le mot « tirets » est remplacé par celui de « points ».

**Art. 14.** Dans la loi modifiée du 10 mai 1995, la division « *III. Les raccordements ferroviaires internationaux* » est remplacée par celle de « Chapitre 3 - Les raccordements ferroviaires internationaux. ».

**Art. 15.** A l'article 12 de la loi du 10 mai 1995, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

**Art. 16.** A l'article 13 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° La dénomination « Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux » est remplacée par celle de « Fonds des raccordements ferroviaires internationaux ».

2° L'expression « à charge à » est corrigée par celle de « à charge de ».

**Art. 17.** A l'article 14 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° La dénomination « Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux » est remplacée par celle de « Fonds des raccordements ferroviaires internationaux ».

2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, point 2, la dénomination « Union Européenne » est remplacée par celle de « Union européenne ».

3° A l'alinéa 2, le mot « tirets » est remplacé par celui de « points ».

**Art. 18.** Un nouveau chapitre *3bis* intitulé « Chapitre 3bis - Coût de l'infrastructure et comptabilité. » est ajouté à la loi modifiée du 10 mai 1995 derrière le chapitre 3 existant :

### « Chapitre 3bis - Coût de l'infrastructure et comptabilité.

Art. 14*bis.* (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. »

**Art. 19.** Dans la loi modifiée du 10 mai 1995, la division « IV. *Les missions du gestionnaire de l'infrastructure* » est remplacée par celle de « Chapitre 4 - Les missions du gestionnaire de l'infrastructure. ».

**Art. 20.** L'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

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

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

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements. »

**Art. 21.** A l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, la référence « aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 » est remplacée par celle de « à l'article 10, paragraphes 2 et 3 ».

2° A l'alinéa 2, l'expression « Pour le surplus » est supprimée.

3° A l'alinéa 2, la référence à la « loi du 15 mai 1979 » est corrigée par celle à « loi du 15 mars 1979 ».

**Art. 22.** A l'article 17 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 2, l'expression « Dans cette hypothèse » est remplacée par celle de « Dans ce cas ».

2° A l'alinéa 2, la notion de « gestionnaire » est remplacée par celle de « gestionnaire de l'infrastructure ».

**Art. 23.** A l'article 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° L'alinéa 2 est supprimé.

**Art. 24.** A l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995, la notion de « gestionnaire » est remplacée par celle de « gestionnaire de l'infrastructure ».

**Art. 25.** L'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 20.** (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

## **Chapitre 2 - Modification de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.**

**Art. 26.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, ci-après dénommée « la loi modifiée du 11 juin 1999 », la division « Chapitre I - Objet et définitions » est remplacée par celle de « Chapitre 1<sup>er</sup> - Objet et définitions. ».

**Art. 27.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « en vertu du droit communautaire » est supprimée.

3° L'alinéa 2 est supprimé.

**Art. 28.** L'article 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est modifié de la manière suivante :

« Art. 2. Au sens de la présente loi et de ses règlements d'exécution on entend par :

1. « accord transfrontalier », tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
2. « alternative viable », l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
3. « autorité responsable des licences », autorité compétente pour délivrer les licences ;
4. « candidat », toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;
5. « capacité(s) de l'infrastructure », la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
6. « dirigeant », la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
7. « entreprise ferroviaire », toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la

traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;

8. « horaire de service », les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
9. « infrastructure saturée », un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
10. « itinéraire de substitution », un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
11. « licence », une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
12. « matériel roulant », le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau national et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
13. « plan de renforcement des capacités », une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
14. « regroupement international », toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres ;
15. « répartition », l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
16. « réseau », l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
17. « service de fret international », un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
18. « service international de transport de voyageurs », un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État

membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;

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

20. « transit », la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire. »

**Art. 29.** A l'article 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° Les mots « doit être » sont remplacés par le mot « est ».

3° La référence « à la directive modifiée 95/18/CE » est remplacée par celle « aux critères de la présente loi. »

**Art. 30.** Un nouveau chapitre 1<sup>er</sup>*bis* intitulé « Chapitre 1<sup>er</sup>*bis* - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire. » est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 1<sup>er</sup> existant :

#### **« Chapitre 1<sup>er</sup>*bis* - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire.**

Art. 3*bis*. (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure nationale pour l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs au cours desquels les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite.

Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, l'organisme de contrôle visé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire détermine si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

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

**Art. 31.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division « Chapitre II - Les conditions d'obtention et de validité des licences » est remplacée par celle de « Chapitre 2 - Les conditions d'obtention et de validité des licences. »

**Art. 32.** A l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les mots « doivent exercer » sont remplacés par le mot « exercent ».

2° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la partie de phrase « disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer » est remplacée par le terme « assurent ».

**Art. 33.** A l'article 5 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence au « chapitre II » est remplacée par celle au « chapitre 2 ».

2° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la partie de phrase « en conformité avec les exigences du droit communautaire » est supprimée.

3° Au paragraphe 2, la référence au « paragraphe 1. de l'article 4 » est remplacée par celle à « à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup> ».

4° Au paragraphe 2, l'expression « Union Européenne » est remplacée par celle de « Union européenne ».

**Art. 34.** A l'article 6 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la désignation du portefeuille ministériel « ayant dans ses attributions les Chemins de fer » est remplacée par « ayant dans ses attributions les Transports ».

2° Le paragraphe 1<sup>er</sup> est complété par la disposition suivante :

« Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 9, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence. »

**Art. 35.** A l'article 8 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 2, l'expression « en particulier » est supprimée.

2° A l'alinéa 2, point 1, la partie de phrase « notamment y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial ; » est supprimée.

3° A l'alinéa 2, point 3, la partie de phrase « notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité ; » est supprimée.

4° L'alinéa 2, point 4, est remplacé par le libellé suivant :

« n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ; »

5° Il est inséré un point 5 à l'alinéa 2, libellé comme suit :

« n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières. »

6° A l'alinéa 4, la dernière phrase est supprimée.

**Art. 36.** A l'article 9 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, alinéa 2, les mots « doivent être » sont remplacés par le mot « sont ».

2° Au paragraphe 2, alinéa 2, point 1, la partie de phrase « y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts ; » est supprimée.

3° Au paragraphe 2, alinéa 2, point 4, la partie de phrase « y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant ; » est supprimée.

4° Au paragraphe 2, alinéa 2, il est inséré un point 6, libellé comme suit :

« impôts et cotisations sociales. »

5° Au paragraphe 2, alinéa 3, le terme « notamment » est supprimé.

6° Le paragraphe 2, alinéa 4, est corrigé de la façon suivante :

« Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise ferroviaire présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés. »

**Art. 37.** A l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 2, les mots « doit respecter » sont remplacés par le mot « respecte » et l'expression « de façon générale » est supprimée.

2° L'alinéa 3 est supprimé.

**Art. 38.** A l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Il est inséré un nouvel alinéa 1<sup>er</sup>, libellé comme suit :

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

2° A l'ancien alinéa 1<sup>er</sup>, devenu nouvel alinéa 2, les mots « doit rapporter » sont remplacés par le mot « rapporte ».

3° A l'ancien alinéa 1<sup>er</sup>, devenu nouvel alinéa 2, l'expression « à tout moment » et la partie de phrase « pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire » sont supprimés.

4° A l'alinéa 4, les mots « doit être » sont remplacés par le mot « est ».

**Art. 39.** A l'article 12 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « Union Européenne » est remplacée par celle de « Union européenne ».

2° A l'alinéa 2, le renvoi aux « articles 13, 14, 15 et 16 » est remplacé par celui aux « articles 13, 14 et 15. »

**Art. 40.** A l'article 14 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, le terme « sérieux » est supprimé.

2° A l'alinéa 2, l'expression « Union Européenne » est remplacée par celle de « Union européenne ».

3° A l'alinéa 2, l'expression « Commission Européenne » est remplacée par celle de « Commission européenne. »

**Art. 41.** A l'article 15 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, est reformulé comme suit :

« Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque :

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :

a) les conditions de la licence ; ou

b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou

c) les prescriptions nationales ; ou

2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise ferroviaire dans un délai raisonnable ; ou

3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11. »

2° Au paragraphe 3, le terme « Commission Européenne » est remplacé par celui de « Agence ferroviaire européenne ».

**Art. 42.** L'article 16 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est abrogé.

**Art. 43.** A l'article 17, paragraphe 3, de la loi modifiée du 11 juin 1999, le renvoi aux paragraphes « 1. et 2. » est corrigé par le renvoi aux paragraphes « 1<sup>er</sup> et 2 » et l'expression « du présent article » est supprimée.

**Art. 44.** Un nouveau chapitre 2*bis* intitulé « Chapitre 2*bis* - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux. » est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 2 existant :

## **« Chapitre 2bis - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux.**

Art. 19bis. (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

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

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 21 et 22 de la présente loi ;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

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

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> et à l'article 20, paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 juin 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales. »

**Art. 45.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division « Chapitre III - La répartition des sillons » est remplacée par celle de « Chapitre 3 - La répartition des sillons. ».

**Art. 46.** A l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° L'expression « Union Européenne » est remplacée par celle de « Union européenne ».

3° L'expression « droit communautaire » est remplacée par celle de « droit de l'Union européenne ».

4° Au paragraphe 2, l'expression « par ailleurs » est supprimée.

5° Le paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, est supprimé.

6° Au paragraphe 4, alinéa 2, l'expression « Communautés Européennes » est remplacée par celle de « Communautés européennes ».

7° Au paragraphe 5, le terme de « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».

**Art. 47.** A l'article 20*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999, la référence à la « loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire » est corrigée par celle à la « loi modifiée du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. »

**Art. 48.** A l'article 21 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « droit communautaire » est remplacée par celle de « droit de l'Union européenne ».

3° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « au graphique de circulation » est remplacée par celle de « à l'horaire de service ».

**Art. 49.** A l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui de « Administration des chemins de fer, appelée ci-après l'Administration. »

3° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « organisme de répartition » est remplacé par celui de « organisme de répartition indépendant ».

4° Au paragraphe 2, le terme « graphique de circulation » est remplacé par celui de « horaire de service ».

5° Au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, la référence à « l'article 15 de la directive 2001/14/CE précitée » est remplacée par celle à « l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. »

6° Au paragraphe 2, alinéa 5, la référence à « la directive 2001/14/CE précitée » est remplacée par celle au « chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ».

7° Au paragraphe 4, le terme « Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui de « Administration ».

8° Au paragraphe 4, l'expression « décrites dans cet article et dans l'article 25 » est supprimée.

**Art. 50.** A l'article 23 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, le terme de « réseau luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° L'alinéa 2 est reformulé comme suit :

« L'Administration est autorisée à se faire remettre par les entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un sillon une caution dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle sera déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire. »

**Art. 51.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division « Chapitre IV - Les redevances d'utilisation » est remplacée par celle de « Chapitre 4 - Les redevances d'utilisation. ».

**Art. 52.** L'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est modifié comme suit :

« Art. 24. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, instituée en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

L'organisme de tarification assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré par règlement grand-ducal et aux règles définies dans le DRR. »

**Art. 53.** L'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est modifié comme suit :

« Art. 25. L'utilisation du réseau national est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 24 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont facturées par l'organisme de tarification et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau national. Elles sont imputées au Fonds du rail.

L'organisme de tarification doit pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification tient à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées. »

**Art. 54.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division « Chapitre VI - Dispositions finales » est remplacée par celle de « Chapitre 6 - Dispositions finales. ».

**Art. 55.** A l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « ferré » est supprimé.

2° Le terme « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » est remplacé par celui de « gestionnaire de l'infrastructure ».

### **Chapitre 3 - Modification de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.**

**Art. 56.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, ci-après dénommée « la loi modifiée du 22 juillet 2009 », la division « Chapitre I Champ d'application et définitions » est remplacée par celle de « Chapitre 1<sup>er</sup> - Champ d'application et définitions. ».

**Art. 57.** L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par la disposition suivante :

« La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les exigences en matière d'accréditation des centres de formation chargés de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure. »

**Art. 58.** L'article 2 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est modifié par la disposition suivante :

Art. 2. Aux fins de la présente loi, on entend par :

1. « accident », un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
2. « accident grave », toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros ;
3. « Administration des chemins de fer », l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive modifiée 2004/49/CE ;

4. « Agence ferroviaire européenne » en abrégé « Agence », l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ;
5. « autorité responsable des licences », autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « candidat postulant à une fonction de sécurité », toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité, ci-après désigné par le terme « le postulant » ;
7. « connaissances linguistiques », le niveau des connaissances linguistiques requis pour exercer une fonction de sécurité ;
8. « connaissances professionnelles », les connaissances requises pour exercer une fonction de sécurité ;
9. « constituants d'interopérabilité », tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels ;
10. « demandeur », un centre de formation ou une personne ayant établi une société qui sollicite une accréditation aux fins de fournir des services de formation ;
11. « détenteur », la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules ;
12. « domaine de compétence », secteur d'activités relatives à une tâche de sécurité pour laquelle le demandeur souhaite être accrédité ;
13. « entité chargée de l'entretien », une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV) ;
14. « entreprise ferroviaire », toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
15. « formateur », une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation ;
16. « gestionnaire de l'infrastructure », toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris

la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;

17. « incident », tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;
18. « interopérabilité », l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;
19. « intervenant », une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité d'un centre de formation accrédité pour fournir des services de formation ;
20. « méthodes de sécurité communes » en abrégé « MSC », les méthodes élaborées pour procéder à l'évaluation des niveaux de sécurité, de réalisation des objectifs de sécurité et de conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;
21. « mode de communication spécifique », les différents moyens de communication spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale ;
22. « objectifs de sécurité communs » en abrégé « OSC », les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;
23. « reconnaissance », une déclaration formelle attestant les compétences du demandeur à faire passer et à noter des examens ;
24. « registre national des véhicules », le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau national ;
25. « services de formation », processus ou séquences d'activités conçues en vue de permettre l'apprentissage des compétences professionnelles ;
26. « service de maintenance lourde », les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
27. « sous-systèmes », le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
28. « spécifications techniques d'interopérabilité » en abrégé « STI », les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires

transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE ;

29. « système de gestion de la sécurité », l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;
30. « système ferroviaire », l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble ;
31. « système ferroviaire transeuropéen », le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;
32. « tâches de sécurité », les fonctions contribuant à la sécurité des trains et à celle des passagers ou marchandises transportées ;
33. « terminologie spécifique », le langage et le vocabulaire spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale.
34. « véhicule », un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes. »

**Art. 59.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre II Administration des Chemins de Fer* » est remplacée par celle de « Chapitre 2 - Administration des chemins de fer. ».

**Art. 60.** A l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

- 1° Le terme « Administration des Chemins de Fer (ACF) » est remplacé par celui de « Administration des chemins de fer ».
- 2° La désignation du portefeuille ministériel « ayant les chemins de fer dans ses attributions » est remplacée par celle de « ayant les Transports dans ses attributions ».
- 3° L'expression « ci-après désigné le Ministre » est remplacée par celle de « ci-après désigné par le terme « le ministre ».

**Art. 61.** L'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4. (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente les missions suivantes :

1. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour ;

2. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité ;
3. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences ;
4. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant ;
5. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles le concernant ;
6. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national ;
7. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité ;
8. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires ;
9. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire ;
10. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire ;
11. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien ;
12. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour ;
13. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances ;
14. coopérer afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne les accords-cadres prévus par règlement grand-ducal. L'Administration met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau ;
15. s'associer avec d'autres représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par l'Administration dans le document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite. ;

16. s'accorder avec les autres organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer concernés sur les sillons internationaux à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité ;
17. adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances ;
18. Tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation ;
19. Tenir, mettre à jour et adapter le document de référence de réseau.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. »

**Art. 62.** A l'article 5, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « Ministre » est remplacé par celui de « ministre ».

2° La deuxième phrase est libellée comme suit :

« Le rapport contient : ».

3° Au point 1, la référence à l'annexe I de la directive 2004/49/CE est complétée de façon suivante : « annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite »

4° Le point 4 est reformulé de la manière suivante :

« les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements en découlant ; »

5° Au point 5, les mots « qui ont été » sont supprimés.

**Art. 63.** A l'article 6 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'expression « prévues à la présente loi » est supprimée.

2° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « Ministre » est remplacé par celui de « ministre ».

3° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1, le terme « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » est remplacé par celui de « gestionnaire de l'infrastructure ».

4° Au paragraphe 3, les mots « mais sans les déplacer » sont remplacés par l'expression « sur place. »

**Art. 64.** A l'article 7 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « notamment » est supprimé.

2° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « prévus à la présente loi » est supprimée.

3° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les mots « doit adresser » sont remplacés par le mot « adresse ».

4° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « Directeur de l'Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui de « Directeur de l'Administration des chemins de fer ».

- 5° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, les mots « doit être » est remplacé par le mot « est ».
- 6° Au paragraphe 2, l'expression « à cette fin » est supprimée.
- 7° Au paragraphe 2, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».

**Art. 65.** A l'article 8 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, le terme « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » est remplacé par celui de « gestionnaire de l'infrastructure ».

**Art. 66.** A l'article 9 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 le terme « Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui d' « Administration des chemins de fer » et le terme « Ministre » est remplacé par celui de « ministre ».

**Art. 67.** A l'article 10 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

- 1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « qui sont » sont supprimés.
- 2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « par les dispositions de la présente loi » est supprimée.
- 3° A l'alinéa 3, le terme « Ministre » est remplacé par celui de « ministre ».

**Art. 68.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre III Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire* » est remplacée par celle de « Chapitre 3 - Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire. ».

**Art. 69.** A l'article 11 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

- 1° Le terme « droit communautaire » est remplacé par celui de « droit de l'Union européenne ».
- 2° La notion « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » est remplacé par celle de « gestionnaire de l'infrastructure ».
- 3° Les termes « réseau ferré national » et « réseau ferré luxembourgeois » sont remplacés par le terme « réseau national ».
- 4° Au paragraphe 2, les mots « doivent atteindre » sont remplacés par le mot « atteignent ».
- 5° Au paragraphe 2, le mot « être » est remplacé par celui de « et sont ».
- 6° Au paragraphe 3, les mots « doivent employer » sont remplacés par le mot « pourvoient ».
- 7° Au paragraphe 4, les points 1 et 2 sont reformulés de façon suivante :
- « 1. des informations sur le processus de réalisation par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;
2. la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite, selon sa pertinence pour l'organisation déclarante ; »
- 8° Au paragraphe 4, point 4, les mots « qui peuvent présenter » sont remplacés par le mot « présentant ».

**Art. 70.** A l'article 12 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant :

1° Le terme « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » est remplacé par celui de « gestionnaire de l'infrastructure ».

2° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « le cas échéant » est supprimée.

3° A l'alinéa 3, le bout de phrase « de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » est supprimé.

**Art. 71.** A l'article 13, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° La référence « les paragraphes 1 et 2 de l'article 11 » est précisée par la référence à « l'article 11, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 ».

**Art. 72.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre IV Certification de l'entreprise ferroviaire* » est remplacée par celle de « Chapitre 4 - Certification de l'entreprise ferroviaire. ».

**Art. 73.** A l'article 14 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 3, le terme « droit communautaire » est remplacé par celui de « droit de l'Union européenne. »

2° A l'alinéa 4, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

3° A l'alinéa 4, la référence à « l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire » est complétée par le rajout de l'expression « telle que modifiée par la suite ».

**Art. 74.** A l'article 15 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « Ministre » est remplacé par celui de « ministre ».

2° Au paragraphe 4, la première phrase est supprimée.

3° Le paragraphe 5 est abrogé.

**Art. 75.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre V Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire* » est remplacée par celle de « Chapitre 5 - Certification du gestionnaire de l'infrastructure. ».

**Art. 76.** A l'article 17 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « Ministre » est remplacé par celui de « ministre ».

2° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les mots « le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être » sont remplacés par ceux de « le gestionnaire de l'infrastructure est ».

3° Au paragraphe 5, la première phrase est supprimée.

4° Le paragraphe 6 est abrogé.

**Art. 77.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre VI Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité* » est remplacée par celle de « Chapitre 6 - Accréditation des centres de formation et du personnel de sécurité relevant du secteur ferroviaire. ».

**Art. 78.** L'article 19 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 19. (1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité assumées, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire et au sein du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le ministre sur instruction des dossiers de candidature par l'Administration.

Avant de fournir des services de formation, le demandeur est en possession d'une autorisation du membre du Gouvernement ayant le droit d'établissement dans ses attributions conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juin 1999 ayant pour objet : 1. le soutien et le développement de la formation professionnelle continue; 2. la modification de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(3) Le demandeur dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

Le demandeur fournit ses services de formation en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

(4) Une attestation d'accréditation est délivrée au demandeur dans les conditions suivantes :

1. Il rapporte la preuve qu'il possède une structure effective d'organisation et de gestion répondant aux exigences pour les prestataires de services de formation.
2. Il met en place un système de gestion équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990.
3. Il démontre qu'il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises pour organiser des cours de formation adaptés à la tâche de formation.
4. Il possède le personnel et l'équipement nécessaires et il travaille dans un environnement adapté à une formation visant à préparer les postulants aux examens de qualification pour l'exercice et le maintien à des fonctions affectées à des tâches de sécurité.

5. Il dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit que les formateurs répondent aux exigences suivantes :
  - a) avoir des qualifications et aptitudes physiques et pédagogiques requises pour préparer, organiser et dispenser des services de formation ;
  - b) avoir une formation générale en pédagogie ;
  - c) avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière de leurs connaissances.
6. Il dispose du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants.
7. Il fournit des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours.
8. Il met en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes qui garantissent que la formation offerte est exhaustive et en règle.
9. Il met en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs.
10. Il met en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, outils et équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les livrets de procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité.
11. Il communique la méthode qu'il compte utiliser pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence.
12. Il garantit que la formation pratique du domaine de compétences « conducteurs de train » est dispensée par des formateurs qui ont les qualifications et aptitudes psychologiques et qui possèdent à la fois une licence valide de conducteur de train et une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne ou de matériel roulant, et qui ont une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de la formation.

(5) Le demandeur adresse la demande d'accréditation par envoi recommandé au ministre. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe I et elle précise les domaines de compétences pour lesquels le demandeur sollicite l'accréditation.

Le silence du ministre gardé pendant un délai de trois mois vaut accréditation. Le ministre décide de :

1. délivrer l'attestation d'accréditation conforme à l'annexe II ; ou
2. attester dans le cas visé à l'article 19*bis*, paragraphe 4, l'accréditation en tant que centre de formation sur le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, ou
3. communiquer son refus. »

**Art. 79.** Il est inséré un nouvel article 19*bis* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19*bis*. (1) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, un centre de formation dont le principal établissement se situe dans un autre Etat membre peut être accrédité par le ministre pour la formation relative à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande d'accréditation ou de reconnaissance de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, le ministre limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques à la formation sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure d'accréditation ou de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose d'une accréditation ministérielle et d'un certificat confirmant son aptitude.

La certification de l'aptitude à fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

(3) Sans préjudice des articles 19, paragraphe 5, et 19*bis*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose de l'accréditation ministérielle.

Le centre de formation fournit des formations de qualité sur l'apprentissage du mode de communication et de la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire.

(4) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation, dispose de

l'accréditation ministérielle et peut introduire sa requête dans le cadre de la demande de délivrance ou de la demande de renouvellement du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en décrivant les dispositions nécessaires dans le dossier accompagnant cette demande.

Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure ont droit à un accès équitable aux services de formation à un prix raisonnable et non discriminatoire qui est en rapport avec les coûts et peut inclure une marge bénéficiaire raisonnable. »

**Art. 80.** Il est inséré un nouvel article 19ter à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19ter. (1) L'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de l'accréditation se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19, paragraphe 4 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe I ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19quinquies.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de 2 ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19quinquies.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée devra être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de l'accréditation, le centre de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement au ministre. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que l'accréditation initiale. Si des services de formation ont été fournis de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier d'accréditation précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe I renseignant sur les activités exercées pour le centre de formation.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches de formation indiquées dans l'attestation d'accréditation ne sont plus respectées, le centre de formation doit immédiatement cesser de dispenser la formation pour ce qui concerne les tâches en question et en informer le ministre. Le ministre analyse les informations et délivre une

attestation d'accréditation modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation d'accréditation reste inchangée.

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de :

1. respecter les exigences législatives en vigueur ;
2. s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4 ;
3. présenter chaque année au ministre :
  - a) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de postulants inscrits ;
  - b) une liste des formateurs engagés ;
  - c) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis ;
  - d) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées ;
4. s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation ;
5. s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir ;
6. s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité ; et
7. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19ter, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4. »

**Art. 81.** Il est inséré un nouvel article 19quater à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19quater. (1) Le ministre veille à la publication et à la mise à jour d'un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation :

1. le nom et les coordonnées de l'Administration ;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact ;

3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé « NIE » ;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité ; et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(2) Le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par le ministre lors de l'octroi de l'accréditation. »

**Art. 82.** Il est inséré un nouvel article *19quinquies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19quinquies. (1) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les formateurs remplissent les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire national.

(2) Les contrôles relatifs aux centres de formation visés à l'article *19ter*, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4, sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout postulant aux services de formation ainsi que sur le respect des conditions d'accréditation, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'accréditation ministérielle et le déroulement correct des formations.

Au cas où des irrégularités seraient constatées à l'occasion desdits contrôles, l'accréditation peut être suspendue ou retirée par décision motivée du ministre.

(3) Les mesures prises en exécution de l'article *19quinquies*, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, comportent la mise à jour du registre prévu à l'article *19quater*.

(4) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. »

**Art. 83.** Il est inséré un nouvel article *19sexies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19sexies. Par dérogation à l'article 19, paragraphe 4, point 12, le centre de formation accrédité peut organiser une formation pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun formateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le

nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe au centre de formation de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des formateurs en cause.

Le formateur doit satisfaire aux exigences de l'article 19, paragraphe 4, point 12, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes, la licence et la durée d'expérience professionnelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité. »

**Art. 84.** Un nouveau chapitre *6bis* intitulé « Chapitre *6bis* - Critères en relation avec l'organisation des examens. » est rajouté à la loi modifiée du 22 juillet 2009 derrière le chapitre 6 existant.

**Art. 85.** Il est inséré un nouvel article *19septies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19septies. (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

1. Absence d'influence d'autrui : l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui ;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au quatrième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.

Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que :

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu ;
2. il est âgé de 26 ans au moins ;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 ;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens ;

5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen ;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances ;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe ;
8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise ;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences « conducteurs de train » et sans préjudice du paragraphe 1<sup>er</sup>, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que :

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe précédent est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite ;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen. »

**Art. 86.** Il est inséré un nouvel article 19*octies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19*octies*. (1) Par dérogation à l'article 19*septies*, paragraphe 3, point 2, l'examineur peut organiser un examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée, à du matériel roulant récemment mis en service, au matériel historique récemment remis en service et à un nouveau règlement ou une modification majeure d'un règlement concernant l'attestation.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun examineur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée, le nouveau matériel roulant, le matériel historique et le nouveau règlement ou la modification majeure n'est encore disponible. Il incombe aux examineurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examineurs en

cause. L'examineur satisfait aux exigences de l'article 19*septies*, paragraphe 3, point 2, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes et la licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.

(2) En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur adresse une demande par envoi recommandé à l'Administration. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe IV dont ceux prouvant les exigences visées à l'article 19*septies*, paragraphe 2. Le demandeur précise les domaines de compétences pour lesquels il sollicite la reconnaissance. La demande peut également être soumise par l'employeur du demandeur en son nom. Si l'Administration exige lors de l'examen de la demande un complément d'informations, elle le notifie par écrit au demandeur en l'invitant à adresser les pièces complémentaires.

L'Administration décide dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires de :

1. délivrer l'attestation de reconnaissance conforme à l'annexe V ; ou
2. communiquer son refus. »

**Art. 87.** Il est inséré un nouvel article 19*nonies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19*nonies*. (1) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, un examinateur reconnu par l'autorité compétente d'un autre Etat membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande de reconnaissance a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, l'Administration limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques aux examens sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs aux connaissances linguistiques générales. La certification y relative relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des connaissances linguistiques est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

(3) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, et de l'article 19*nonies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs au mode de communication et de terminologie spécifique.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des compétences professionnelles relatives à la communication et à la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer. »

**Art. 88.** Il est inséré un nouvel article 19*decies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19*decies*. (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19*septies*, paragraphe 2 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*duodecies*, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée devra être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il conviendra de mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées de l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examineur est tenu de :

1. respecter les exigences de la présente loi ;

2. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis ;
3. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu ;
4. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19*decies*, paragraphe 1, point 4. »

**Art. 89.** Il est inséré un nouvel article 19*undecies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19*undecies*. (1) L'Administration veille à l'établissement, à la mise à jour et à la publication d'un registre national des examinateurs disposant de la reconnaissance.

(2) Le registre contient pour chaque examinateur :

1. le nom, l'adresse et la date de naissance ;
2. le nom et l'adresse de l'employeur s'il présente une demande au nom de l'examineur ;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen « NIE » ;
4. les domaines de compétences pour lesquels il est reconnu ;
5. la ou les langues pour lesquelles il est reconnu ;
6. la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance ;
7. les coordonnées de personnes de contact.

(3) En vue de la mise à jour du registre, l'examineur ou l'employeur qui agit en son nom, informe l'Administration de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par l'Administration lors de l'octroi de la reconnaissance. »

**Art. 90.** Il est inséré un nouvel article 19*duodecies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19*duodecies*. (1) Au cas où l'examen est réalisé par plusieurs personnes, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

Sans préjudice du paragraphe 1<sup>er</sup> et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au postulant qui comprend :

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription ;
2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen ;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points ;
4. les conditions de réussite et les suites en cas de note(s) insuffisante(s) ;
5. les délais de réexamen en cas de note(s) insuffisante(s) ;
6. les méthodes et délais de communication des résultats ;
7. la procédure de recours visée à l'article 19septies, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant le(s) lieu(x) et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(3) Les examens sont réalisés de manière transparente et ont une durée adéquate pour démontrer que tous les sujets pertinents relatifs à la fonction de sécurité sont couverts. A cet effet, les méthodes d'examen doivent être adaptées selon l'objectif attendu de chaque domaine de compétences à examiner.

L'examineur qui dirige l'examen est responsable :

1. du choix des méthodes d'examen ;
2. du contenu des questions à poser ;
3. de la vérification de l'identité du postulant préalablement à l'examen ;
4. de l'évaluation des réponses ;
5. de la confidentialité des questions.

Les méthodes d'évaluation sont harmonisées. La confidentialité des questions est garantie moyennant un système de gestion informatisé.

Les examens peuvent être réalisés sur ordinateur. Des simulateurs peuvent être utilisés dans le cadre des examens dans des situations particulièrement difficiles.

(4) Les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Les données intéressant le bilan d'examen sont conservées pendant dix ans par l'examineur par tous moyens et consultables à tout moment par l'Administration, sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(5) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi, et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les examinateurs exerçant leurs activités sur le territoire national.

(6) Les contrôles visés à l'article 19*decies*, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4 sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur la réalisation des examens de manière indépendante et impartiale, ainsi que sur le respect des conditions de reconnaissance, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans la reconnaissance et le déroulement correct des examens.

L'Administration peut exiger :

1. l'accès à tous les documents utiles ;
2. l'adoption d'une procédure selon laquelle certaines informations sont fournies régulièrement ;
3. la désignation par elle d'observateurs lors des examens.

Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

Les mesures prises en exécution du présent paragraphe et du paragraphe 6 comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19*undecies*.

(7) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. »

**Art. 91.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre VII Certification du matériel roulant ferroviaire* » est remplacée par celle de « Chapitre 7 - Certification du matériel roulant ferroviaire. ».

**Art. 92.** A l'article 20 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « réseau ferré national » est remplacé par celui de « réseau national ».

2° Le paragraphe 1<sup>er</sup> est reformulé comme suit :

« Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ne fait circuler sur ce réseau national que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat est reconnue par l'Administration. »

3° Le paragraphe 2 est reformulé comme suit :

« Le dossier à soumettre à l'Administration contient les informations suivantes :

1. la preuve de l'autorisation dans un autre Etat de la mise en service du matériel roulant et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et les modifications techniques apportées après l'autorisation ;
2. les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'Administration et nécessaires pour son autorisation ;
3. les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant la compatibilité du matériel roulant avec le système d'alimentation en énergie, le système de

signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau ;

4. des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque sur le réseau. »

4° Au paragraphe 3, le mot « pourra » est remplacé par celui de « peut ».

5° Au paragraphe 4, le terme « Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui de « Administration ».

**Art. 93.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre VIIbis Entretien des véhicules* » est remplacée par celle de « Chapitre 7bis - Entretien des véhicules. ».

**Art. 94.** A l'article 20<sup>ter</sup> de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le terme « Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui de « Administration ».

2° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».

3° Le paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, est reformulé comme suit :  
« Les véhicules sont entretenus par l'entité chargée de l'entretien conformément : ».

4° Au paragraphe 4, les mots « doit être » sont remplacés par le mot « est ».

5° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « peuvent être » sont remplacés par le mot « sont ».

6° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, point 2, le mot « ferré » est supprimé.

7° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, point 3, l'expression « Dans ce cas » est supprimée.

**Art. 95.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre VIII Dispositions pénales* » est remplacée par celle de « Chapitre 8 - Dispositions pénales. ».

**Art. 96.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre IX Dispositions modificatives et abrogatoires* » est remplacée par celle de « Chapitre 9 - Dispositions modificatives et abrogatoires. ».

**Art. 97.** Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division « *Chapitre X Dispositions finales* » est remplacée par celle de « Chapitre 10 - Dispositions finales. ».

#### **Chapitre 4 - Modification de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.**

**Art. 98.** Dans la loi du 3 août 2010, ci-après « la loi modifiée du 3 août 2010 », la division « *Chapitre 1 Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions* » est remplacée par celle de « Chapitre 1<sup>er</sup> - Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions. ».

**Art. 99.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010, le terme « Institut Luxembourgeois de Régulation » est remplacé par celui de « Institut luxembourgeois de régulation ».

**Art. 100.** L'article 2, paragraphe 2, de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le texte suivant :

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

**Art. 101.** L'article 3 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant :

« Art. 3. (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé par le terme « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

(8) Le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

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

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration des chemins de fer, ci-après désignée par le terme « l'Administration », et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes

à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé « DRR ».

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le trajet défini dans un contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3*bis*, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. À cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite.

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

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. »

**Art. 102.** L'article 4 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4. (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

(2) Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées.

Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande :

1. de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public ;
2. de toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. du gestionnaire de l'infrastructure ;
4. de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations

fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

La décision motivée du régulateur précise le délai et les conditions dans lesquels les entités énumérées au présent paragraphe peuvent demander le réexamen de la décision.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer est autorisée à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de sa compétence et qui sont effectuées entre deux gares nationales.

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

La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union européenne. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

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

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne. »

**Art. 103.** Dans la loi du 3 août 2010, la division « *Chapitre 2 Litiges et recours* » est remplacée par celle de « Chapitre 2 - Litiges et recours. ».

**Art. 104.** L'article 5 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 5.** (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut, dans ce cadre, saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;

2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et à contrôler le paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1 à 7, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie à l'Administration des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. De sa propre initiative, le régulateur prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur le marché des services ferroviaires, au regard du paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1 à 7.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, 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 et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure,

soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées.

(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

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

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante. »

**Art. 105.** Dans la loi du 3 août 2010, la division « *Chapitre 3 Sanctions administratives* » est remplacée par celle de « Chapitre 3 - Sanctions administratives. ».

**Art. 106.** L'article 6 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant :

« Art. 6. (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :

1. un avertissement ;
2. un blâme ;
3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la

sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 5.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub 1 ci-dessus.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

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

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

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines. »

**Art. 107.** Dans la loi du 3 août 2010, la division « *Chapitre 4 Financement du régulateur* » est remplacée par celle de « Chapitre 4 - Financement du régulateur. ».

**Art. 108.** À l'article 7 de la loi du 3 août 2010, la référence « à l'article 5, paragraphe 8 » est remplacée par celle « à l'article 5, paragraphe 10 ».

**Art. 109.** Dans la loi modifiée du 3 août 2010, la division « *Chapitre 5 Dispositions modificatives et abrogatoires* » est remplacée par celle de « Chapitre 5 - Dispositions modificatives et abrogatoires. ».

**Art. 110.** La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi du XXX relative à la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire ».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Memorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
**François Bausch**

Le Ministre des Finances,  
**Pierre Gramegna**

---

DIR. 2012/34/UE

**ANNEXE I**  
**DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE D'ACCREDITATION**  
**D'UN CENTRE DE FORMATION**

## Chapitre 1<sup>er</sup> - Première demande d'accréditation.

La demande en vue de l'obtention de l'accréditation doit être accompagnée des éléments suivants :

1. le nom et la qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable du centre de formation à contacter avec ses coordonnées) ainsi que tout document justifiant le respect de l'article 19, paragraphe 2, alinéa 2 ;
2. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
3. la description de l'organisation interne du centre de formation ;
4. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
6. pour les centres de formation existants :
  - a) les bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations réalisées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de postulants ayant reçu la formation ;
  - b) les bilans financiers portant sur les trois exercices en question; les centres de formation en conformité avec l'article 19*bis*, paragraphe 4, n'étant pas tenus de produire les bilans financiers ;
  - c) le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice des fonctions affectées à des tâches de sécurité sur le réseau national ;
7. le nombre de postulants prévus par formation pour chaque domaine de compétences ;
8. le coût des formations ;
9. le lieu et le calendrier prévisionnel annuel des formations ;
10. la liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les domaines de compétences à enseigner ;
11. une copie du document contractuel relatif à la responsabilité pédagogique conformément à l'article 19*ter*, paragraphe 2, point 6 ;
12. la capacité d'accueil cohérente avec le nombre de postulants prévus, la durée des sessions et la nature des formations ;
13. les matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues ;

14. l'accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés, etc.) ;
15. les méthodes de formation et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux postulants ;
16. les méthodes d'évaluation en cours de formation et le retour d'expérience pour chaque formation ;
17. les moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations ;
18. la méthode qu'il compte utiliser pour garantir que son plan d'étude qui décrit les objectifs à atteindre, le contenu, les méthodes de formation, les processus d'évaluation et le temps consacré à chaque action en rapport avec la formation est maintenu à jour ;
19. le système d'analyse des besoins ; et
20. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion de la qualité.

## **Chapitre 2 - Demande de renouvellement d'accréditation.**

La demande en vue du renouvellement de l'accréditation conformément à l'article 11 exige la mise à jour des éléments de la demande d'accréditation précédente et la production des éléments ou documents suivants :

1. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
2. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'accréditation ; et
3. un bilan pédagogique des formations initiales, continues et complémentaires réalisées par domaine de compétences depuis l'obtention de l'accréditation précédente, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de postulants et pour les centres de formation autres que les centres de formation appartenant à une entreprise ferroviaire ou à un gestionnaire d'infrastructure, un bilan financier de ces formations.

**ANNEXE II**  
**MODELE DE L'ATTESTATION D'ACCREDITATION D'UN CENTRE DE FORMATION**

	<b>ATTESTATION D'ACCREDITATION</b> <b>CENTRE DE FORMATION</b>	<b>GRAND-DUCHE</b> <b>DE LUXEMBOURG</b>
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

**1. LEGISLATION NATIONALE**

« *Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire* »

**2. AUTORITE COMPETENTE**

*Dénomination légale :* Administration des Chemins de Fer

*Adresse :* 1, Porte de France

*Pays :* L-4360 ESCH SUR ALZETTE

**3. CENTRE DE FORMATION ACCREDITE**

*Dénomination légale :*

*Adresse :*

*Pays :*

*Numéro d'enregistrement :* « LU-xx-aaaa-0000 »

**4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES**

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

**5. INFORMATIONS RELATIVES A L'ACCREDITATION**

<i>Première demande d'accréditation :</i>	<input type="radio"/>
<i>Renouvellement :</i>	<input type="radio"/>
<i>Modification :</i>	<input type="radio"/>
<i>Valable du :</i>	<i>au :</i>
<i>Observations :</i>	

<i>Date de délivrance :</i>	<i>Le Ministre :</i>
<i>Numéro interne :</i>	<i>Cachet :</i>

**ANNEXE III**  
**DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Administration des études de l'Etat

**« DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE »**

(à attacher à la demande de reconnaissance)

Nom et prénom du demandeur : .....

Né(e) le ..... - ..... - ..... (jour-mois-année) à ..... (lieu).

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du xx mois 20xx ayant pour objet (titre), le (la) soussigné(e) déclare qu'il (elle) observera les critères d'indépendance et d'impartialité ci-après.

**CRITERES D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE**

*L'examineur réalise les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Un examineur est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :*

- 1) *Absence d'influence d'autrui : L'examineur doit être indépendant à l'égard des candidats qu'il examine et doit réaliser les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui.*
- 2) *Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : Nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le candidat ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le parent du partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.*

Fait à ..... (lieu), le ..... - ..... - ..... (jour-mois-année).

Signature : .....  
*(précédé de la mention « lu et approuvé » à écrire en toutes lettres)*

**ANNEXE IV**  
**DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE**  
**DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR**

**Chapitre 1<sup>er</sup> - Première demande de reconnaissance.**

La demande en vue de l'obtention de la reconnaissance est accompagnée des éléments suivants :

1. le nom du demandeur (adresse postale et électronique, le numéro de téléphone) ;
2. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
3. le cas échéant, le nom et la qualité de l'employeur (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable des examinateurs à contacter avec ses coordonnées) ;
4. un extrait du casier judiciaire du demandeur datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
6. le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services à fournir ;
7. les copies des diplômes et/ou des certificats attestant l'expérience professionnelle du demandeur et justifiant l'activité d'examineur dans les domaines de compétences concernés ;
8. la déclaration d'indépendance et d'impartialité conformément à l'article 3 ;
9. les méthodes d'examen suivant l'article 17.

**Chapitre 2 - Demande de renouvellement de la reconnaissance.**

La demande en vue du renouvellement de la reconnaissance conformément à l'article 10 exige la mise à jour des éléments de la demande de reconnaissance précédente et la production des éléments ou documents suivants :

1. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
2. un extrait du casier judiciaire de l'examineur datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement de la reconnaissance ;

3. un bilan des examens réalisés par domaine de compétences depuis l'obtention de la reconnaissance précédente, indiquant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis.

**ANNEXE V**  
**MODELE DE L'ATTESTATION DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR**

	<b>ATTESTATION DE RECONNAISSANCE EXAMINATEUR</b>	<b>GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG</b>
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------

**1. LEGISLATION NATIONALE**

« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »

**2. AUTORITE COMPETENTE**

*Dénomination légale :* Administration des Chemins de Fer  
*Adresse :* 1, Porte de France  
*Pays :* L-4360 ESCH SUR ALZETTE

**3. EXAMINATEUR RECONNU**

*Nom :* \_\_\_\_\_ *Employeur :* \_\_\_\_\_  
*Adresse :* \_\_\_\_\_  
*Pays :* \_\_\_\_\_ *Langues reconnues* 1.  
*Date (et lieu) de naissance :* " " 2.  
*Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »* " " 3.

**4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES**

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

**5. INFORMATIONS RELATIVES A LA RECONNAISSANCE**

*Première demande de reconnaissance :*   
*Renouvellement :*   
*Modification :*   
*Valable du :* \_\_\_\_\_ *au :* \_\_\_\_\_  
*Observations :* \_\_\_\_\_

<i>Date de délivrance :</i> _____	<i>L'autorité compétente :</i> _____
<i>Numéro interne :</i> _____	<i>Cachet :</i> _____

## Exposé des motifs et commentaire des articles

**Concerne :** **Projet de loi portant transposition de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire et modifiant**

- 5. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 6. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- 7. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et**
- 8. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.**

### **A) Considérations générales**

Évolution récente de la politique de l'Union européenne dans le domaine ferroviaire

Dans son Livre blanc intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », adopté le 28 mars 2011, la Commission européenne a fait part de sa vision pour l'établissement d'un espace européen unique des transports et a indiqué que cet objectif passe par la création d'un marché intérieur du transport ferroviaire dans lequel les entreprises ferroviaires européennes peuvent fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

En outre, le Conseil européen de janvier 2012 a souligné dans ses conclusions l'importance de libérer le potentiel de création d'emplois d'un marché unique pleinement intégré, y compris en ce qui concerne les entreprises de réseau. De plus, dans sa communication intitulée « Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi » adoptée le 30 mai 2012, la Commission européenne a indiqué combien il est important de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire, et a formulé à cet effet des recommandations spécifiques par pays. Dans la même logique, la Commission européenne a adopté le 6 juin 2012 une communication sur « Une meilleure gouvernance pour le marché unique », qui met également l'accent sur l'importance du secteur des transports.

Au cours de la dernière décennie, le marché ferroviaire de l'Union européenne a été profondément modifié, de façon progressive, par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer (et d'actes les accompagnant) destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité ferroviaire au niveau de l'Union européenne, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Cependant, malgré l'enrichissement considérable de « l'acquis de l'Union européenne » établissant un marché intérieur des services de transport ferroviaire, la part modale du rail dans le transport à l'intérieur de l'Union européenne demeure modeste. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne a proposé un « recast du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire » afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent à l'entrée sur le marché.

La législation en vigueur

Après une première série de directives en 1991 et 1995, le premier paquet ferroviaire est donc adopté en février 2001. Il instaure une ouverture limitée du fret ferroviaire et comporte :

1. la directive 2001/12/CE du 26 février 2001 qui modifie la directive 91/440/CEE et prévoit l'ouverture à la concurrence du fret sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire,
2. la directive 2001/13/CE du 26 février 2001 qui modifie la directive 95/18/CE du Conseil relative aux licences des entreprises ferroviaires,
3. la directive 2001/14/CE du 26 février 2001 relative à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, à la tarification de l'infrastructure ferroviaire et à la certification en matière de sécurité.

L'entrée en vigueur de ces directives en 2003 a fortement influencé les modalités de l'exploitation ferroviaire dans l'Union européenne.

Dans sa proposition de refonte de ce paquet, en date du 17 septembre 2009, la Commission européenne explique qu'il existe deux types distincts d'acteurs : les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure. Les entreprises ferroviaires disposant d'une licence conforme aux critères européens devraient pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire dans des conditions équitables et non discriminatoires en vue de proposer des services paneuropéens. Les gestionnaires d'infrastructure peuvent réclamer une redevance pour l'utilisation de leurs réseaux et doivent fournir un service minimum comprenant l'accès à certaines installations.

Les directives de 2001 définissent ainsi les droits d'accès pour les services ferroviaires de fret et de transport de passagers ainsi que certaines garanties relatives à la gestion des entreprises ferroviaires pour veiller à ce que tous les concurrents sans discrimination aient accès au réseau. Elles contiennent également des orientations sur l'indépendance des organismes de contrôle nationaux de manière à garantir l'accès non discriminatoire et à surveiller la concurrence sur les marchés ferroviaires.

Suite à l'entrée dans l'Union européenne de dix nouveaux Etats membres, un deuxième paquet ferroviaire est adopté en avril 2004. Il ouvre à la concurrence le marché du fret ferroviaire européen. Il établit au profit des nouveaux entrants un droit d'accès aux réseaux ferroviaires européens et transeuropéens. Il comporte :

- le règlement 2004/881/CE du 29 avril 2004 qui crée une agence ferroviaire européenne à Valenciennes, dont la tâche essentielle est de proposer des mesures d'harmonisation progressive des règles de sécurité et d'élaborer des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ;

- la directive 2004/49 du 29 avril 2004 relative à la sécurité des chemins de fer ferroviaires qui prévoit l'institution dans chaque Etat membre d'une autorité nationale de sécurité et d'un organisme permanent d'enquête sur les accidents ;
- la directive 2004/50 du 29 avril 2004 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel ;
- la directive 2004/51 du 29 avril 2007 modifiant la directive 91/440/CEE, qui ouvre à la concurrence le transport de marchandises sur l'ensemble du réseau ferroviaire international au 1er janvier 2006 et sur le marché national au 1er janvier 2007.

Le troisième paquet ferroviaire est adopté le 23 octobre 2007. Il prévoit notamment d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires internationaux de voyageurs et d'accélérer à l'intégration technique et juridique de l'espace ferroviaire européen. Il comporte :

- la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 qui modifie la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE pour permettre l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs ;
- la directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train qui institue une certification au niveau communautaire ;
- le règlement 2007/1371/CE du 23 octobre 2007 qui institue un régime unifié des droits et obligations des voyageurs ferroviaires au sein de la Communauté européenne.

### **La réforme du premier paquet ferroviaire**

Dix ans après le premier paquet ferroviaire, le bilan concernant les améliorations apportées pour lutter contre le déclin du rail est très négatif. En effet, le transport ferroviaire n'a pas réussi à se hisser à la hauteur des autres modes de transport, en particulier du transport routier. Ainsi, entre 1996 et 2008, la part du fret ferroviaire a décliné de près de 2 %, pour se fixer à 10,8 %, tandis que le fret routier a augmenté de 42,1 à 45,9 % et ce alors même que le transport de marchandises gonfle sans discontinuer d'environ 2,3 % chaque année. Les services ferroviaires transnationaux se heurtent toujours à de nombreux obstacles techniques, juridiques et politiques. La crise que traverse l'Europe n'a fait qu'aggraver cette situation.

Suivant la Commission européenne sont particulièrement en cause les nombreuses divergences entre les réglementations nationales et la mise en œuvre déficiente du premier paquet ferroviaire dans beaucoup d'États membres. À la suite de l'adoption de la résolution du Parlement européen du 17 juin 2010 sur ce thème, la Commission a traduit treize États membres devant la Cour de justice pour « ne pas avoir correctement mis en œuvre différents volets du premier paquet ferroviaire ». Le manque d'investissements des États membres dans

l'infrastructure ferroviaire, dont la qualité détermine largement la compétitivité du secteur, est un autre sujet de préoccupation. De nombreux États membres ont négligé le financement du rail, alors que, parallèlement, ils soutenaient au maximum l'infrastructure routière.

Pour la Commission européenne « le cadre législatif actuel comporte des faiblesses, des ambiguïtés et des lacunes auxquelles il convient de remédier pour réaliser pleinement les objectifs initiaux de la législation ».

L'exécutif européen considère notamment que deux obstacles majeurs restent à lever :

- le niveau d'investissement dans le développement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, qui demeure insuffisant dans un grand nombre d'États membres. Bien souvent, la qualité de l'infrastructure en place continue de se détériorer ;
- la concurrence, qui reste limitée par divers facteurs. Le manque de transparence des conditions du marché et le mauvais fonctionnement du cadre institutionnel continuent de rendre la tâche difficile aux nouveaux acteurs qui souhaitent fournir des services ferroviaires concurrentiels.

La Commission européenne a donc mené un vaste travail de recherche et d'évaluation qui lui a permis d'élaborer 37 propositions, dont 26 ont été sélectionnées. Une étude externe menée auprès de 380 organisations parties prenantes, qui a permis une seconde évaluation qualitative des mesures.

Fort de cette analyse d'impact elle a présenté le 17 septembre 2010 sa proposition de refonte dans laquelle elle identifie 3 objectifs principaux :

1. Simplifier, clarifier et moderniser le cadre réglementaire en Europe : cet objectif pourra être atteint en éliminant les références croisées des trois directives et en les restructurant et fusionnant dans un code d'accès ferroviaire unique.
2. Clarifier certaines dispositions de la législation sur l'accès au réseau ferroviaire en vue de faciliter la transposition correcte et l'application efficace du droit de l'Union européenne dans tous les États membres.
3. Moderniser la législation en supprimant les dispositions obsolètes et en insérant de nouvelles dispositions qui correspondent mieux au fonctionnement du marché aujourd'hui (nouveaux entrants, détention totale ou partielle de l'infrastructure par l'État, etc.).

## **Problèmes à traiter suivant la Commission européenne**

Le développement du secteur ferroviaire et sa capacité à concurrencer de manière viable les autres modes de transport sont toujours handicapés par de graves problèmes dus au financement et à la tarification inadéquats de l'infrastructure, aux obstacles persistants à la concurrence et à l'absence de surveillance réglementaire appropriée.

Le niveau d'investissement dans le développement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire demeure insuffisant dans un grand nombre d'États membres. Bien souvent, la qualité de l'infrastructure en place continue de se détériorer. Le sous-investissement observé à l'échelon national est partiellement dû à l'absence de plans d'investissement clairs et de stratégies à long terme. Le mauvais entretien, la lenteur des modernisations et le nombre croissant de goulets sur le réseau ont pour conséquence directe que les entreprises ferroviaires ne parviennent pas à suivre le rythme des autres modes de transport et d'attirer les investissements. L'inadéquation du niveau et de la structure des redevances d'accès à l'infrastructure tend à aggraver ces difficultés dans de nombreux États membres.

La concurrence entre entreprises ferroviaires est limitée par divers facteurs. Le manque de transparence des conditions du marché et le mauvais fonctionnement du cadre institutionnel continuent de rendre la tâche difficile aux nouveaux acteurs qui souhaitent fournir des services ferroviaires concurrentiels. Un autre élément important est la discrimination à laquelle font constamment face les nouveaux entrants qui souhaitent accéder aux services ferroviaires, ceux-ci étant souvent détenus et exploités par les opérateurs ferroviaires historiques. Enfin, la discrimination caractérise encore les conditions d'accès à l'infrastructure (tarification et répartition des sillons).

Les problèmes susmentionnés sont aggravés par les difficultés rencontrées par les organismes de contrôle dans l'exercice de leurs missions, notamment celles consistant à prévenir les discriminations entre entreprises ferroviaires et à vérifier l'application correcte des principes de tarification et le plein respect de la séparation comptable. Ces difficultés sont souvent dues à un manque de personnel qualifié et d'autres ressources. Dans plusieurs cas, le manque d'indépendance des gestionnaires d'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire historique ou de son ministère de tutelle constitue un facteur aggravant. La pleine application de la législation existante contribuera en grande partie à résoudre ces problèmes. Pour y parvenir, la Commission a lancé des procédures d'infraction à l'encontre des États membres qui ont transposé cette législation de manière incorrecte ou incomplète.

Il n'empêche que le cadre législatif actuel comporte des faiblesses, des ambiguïtés et des lacunes auxquelles il convient de remédier pour réaliser pleinement les objectifs initiaux de la législation. Ainsi, la Commission européenne a considéré une refonte du premier paquet ferroviaire comme un des moyens d'y parvenir.

## **Objectifs**

La refonte du premier paquet ferroviaire couvre le financement et la tarification adéquats des infrastructures ferroviaires, les conditions de concurrence sur le marché ferroviaire et les réformes organisationnelles nécessaires pour assurer la surveillance appropriée du marché.

L'objectif premier de la refonte consiste à assurer un financement adéquat, transparent et durable de l'infrastructure et, grâce à une meilleure prédictibilité du développement de l'infrastructure et des conditions d'accès, à faciliter les investissements des entreprises ferroviaires, à ajuster le niveau et la structure de la tarification des infrastructures, à améliorer la compétitivité des opérateurs ferroviaires par rapport aux autres modes de transport et à contribuer à l'internalisation des coûts environnementaux.

La deuxième série d'objectifs consiste à éviter les distorsions de concurrence dues à l'utilisation de fonds publics dans le cadre d'activités commerciales, à empêcher les opérateurs historiques de collecter des informations commercialement sensibles et de les utiliser au détriment de leurs concurrents potentiels, à éliminer les conflits d'intérêts affectant la direction des services liés au rail, à améliorer la disponibilité de ceux-ci pour les nouveaux entrants et à rendre le marché plus transparent pour assurer une concurrence effective.

En ce qui concerne le contrôle réglementaire, la refonte vise à permettre aux organismes de contrôle de mener leurs missions efficacement grâce au renforcement de leur indépendance, à une extension de leurs compétences et à l'augmentation des moyens mis à leur disposition.

### **Structure du projet de loi**

Il a paru indiqué de diviser le présent projet de loi, qui est une loi purement modificative, en quatre chapitres, étant donné que la directive 2012/34/UE apporte des modifications essentielles à quatre textes de loi nationaux. Les versions coordonnées de ces textes législatifs sont ajoutées en annexe.

Le chapitre 1<sup>er</sup> de la loi en projet porte modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Le chapitre 2 de la loi en projet porte modification de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Le chapitre 3 de la loi en projet porte modification de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Le chapitre 4 de la loi en projet porte modification de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

Au vu de la technicité de la matière, les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise, ainsi que les modalités du système d'amélioration des performances sont déléguées à un règlement grand-ducal.

Il doit également être signalé que le chapitre 3 contient désormais toutes les dispositions du projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à l'accréditation des centres de formation conformément à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. En effet le Conseil d'Etat avait disposé dans son avis n° 50.432

du 4 février 2014 que « l'article 19 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ne suffit dès lors pas pour donner une base légale au projet de règlement grand-ducal qui, dans sa forme actuelle, dépasse en plus le cadre de la loi en question. ». Les auteurs du projet de loi avaient à l'époque décidé d'attendre la transposition de la directive 2012/34/UE afin de remédier à cette situation. Ceci s'applique également aux dispositions du projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à la reconnaissance des examinateurs vérifiant les compétences professionnelles du personnel affecté à des tâches de sécurité et aux critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire (avis n°50.435 du 4 février 2014).

Il est à relever qu'il a été tenu compte de l'ensemble des propositions formulées par le Conseil d'Etat dans les deux avis respectifs.

Les auteurs du projet de loi en question tiennent encore à signaler le fait qu'ils ont essayé d'adapter l'ensemble des dispositions faisant l'objet du présent projet de loi suivant les recommandations formulées par le Traité de légistique formelle, édition 2005, de Monsieur Marc Besch.

Finalement, il doit être rendu attentif au fait que l'ensemble des dispositions relatives à la « commission administrative » ont été supprimées. Il s'agit des articles 8 et 16 de la loi modifiée du 11 juin 1999, de l'article 15, paragraphe 5, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. Cette commission administrative indépendante était composée de trois membres désignés par le ministre et avait pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration dans le cadre de la délivrance des licences.

Pour le détail des dispositions légales en projet, il est renvoyé au commentaire des articles faisant l'objet de la seconde partie du présent exposé des motifs.

## **B) Commentaires des articles**

### ***ad article 1<sup>er</sup>***

Les auteurs du projet de loi en question ont adapté l'intitulé du chapitre 1<sup>er</sup> suivant les recommandations formulées par le Traité de légistique formelle.

Ces recommandations s'appliquent à l'ensemble du texte et ne seront plus évoquées dans les articles commentés ci-après.

### ***ad article 2***

L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ci-après désigné par le terme « loi modifiée du 10 mai 1995 », est adapté en exécution de l'article 3.25 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, ci-après désigné par le terme « la directive 2012/34/UE ». La directive ayant remplacé le terme « réseau ferré » par celui de « réseau », les auteurs du projet de loi ont décidé de remplacer tout au long du texte le terme de « réseau ferré luxembourgeois » par celui de « réseau national ».

Ces changements s'appliquent à l'ensemble du texte et ne seront plus évoqués dans les articles commentés ci-après.

Pour privilégier la clarté de l'énoncé, plutôt que la beauté du style, l'expression « est conçu pour répondre » a été remplacée par celle de « répond ». D'autant plus, l'utilisation de verbes au futur a été écartée au bénéfice de leur utilisation à l'indicatif présent.

Cette façon de procéder a été utilisée tout au long du texte et ne sera pas non plus évoquée dans les articles suivants.

### ***ad article 3***

Les définitions prévues à l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont adaptées, respectivement insérées en exécution des articles 3.3, 3.11, 3.12, 3.17, 3.25, 3.29 ainsi que de l'annexe I de la directive 2012/34/UE.

### ***ad article 4***

L'article sous rubrique a été actualisé par la suppression de dispositions devenues entretemps obsolètes.

En effet, à l'alinéa 1<sup>er</sup> le bout de phrase « A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi » a été supprimé.

A l'alinéa 2, le bout de phrase « L'Etat et les CFL procéderont jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1997 aux » a été supprimé comme n'étant plus d'actualité.

### ***ad article 5***

Le terme « notamment » est supprimé, comme ne présentant aucune plus-value légale.

Les auteurs du projet de loi ont écarté ce terme dans toutes les dispositions du projet de loi où son emploi leur apparaît superficiel.

### ***ad article 6***

La désignation du portefeuille du Ministre du Développement durable et des Infrastructures – département des transports a été corrigée.

La notion de « Gouvernement en conseil » est à employer de préférence à celle de « Conseil de Gouvernement ».

### ***ad article 7***

L'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 inclut désormais au paragraphe 1<sup>er</sup> la définition du gestionnaire de l'infrastructure. 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 de manière cohérente.

Le paragraphe énonce dès à présent la liste des éléments que le contrat entre l'Etat et les CFL doit obligatoirement contenir. Il s'agit de la liste prévue sous l'annexe I de la directive 2012/34/UE.

Les modalités prévues aux paragraphes 3 et 4 figuraient jusqu'à présent à l'ancien article 14*bis*, paragraphes 5 et 6. Or les auteurs du projet de loi ont préféré, à des fins de meilleure lisibilité et de compréhension, rassembler l'ensemble des dispositions relatives au contrat de gestion dans un seul article.

### ***ad article 8***

L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est abrogé comme étant d'applicabilité d'office.

### ***ad article 9***

cf. article 1<sup>er</sup>

### ***ad article 10***

L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est rétabli, mais déplacé vers le début du chapitre 2 et contient désormais les dispositions sur le statut d'indépendance des entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat, en vertu de l'article 4 (1) de la directive 2012/34/UE.

### ***ad article 11***

En vertu de l'article 8 (1) de la directive 2012/34/UE, l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 10 mai 1995, met en place une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire qui vise à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire.

Cette stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire s'inscrit dans le cadre de l'approbation du plan budgétaire pluriannuel.

***ad article 12***

Dans la liste des projets ferroviaires, la future gare ferroviaire « pont rouge » est renommé par sa dénomination exacte « Pfaffenthal-Kirchberg ».

L'article 10, de la loi modifiée du 10 mai 1995 reprend le principe d'un Fonds du rail. Afin d'être conforme à l'article 8 (4) de la directive 2012/34/UE, il est rajouté un nouvel paragraphe 5 qui présente le principe selon lequel les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

***ad article 13***

L'article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995 prévoit les différentes formes d'alimentation du Fonds du rail. Celles-ci sont désormais au nombre de six. L'article 6 (4) de la directive 2012/34/UE prévoit le remplacement de l'ancien point 4 : le projet de loi rajoute les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1 et 3 à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19*bis*, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées.

***ad article 14***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 15***

cf. article 2

***ad article 16***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 17***

cf. article 1<sup>er</sup>

### ***ad article 18***

Cet article ajoute un nouveau chapitre *3bis* intitulé « Chapitre *3bis* - Coût de l'infrastructure et comptabilité. » à la loi modifiée du 10 mai 1995 derrière le chapitre 3 existant.

Pour être conforme à l'article 30 de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire de l'infrastructure est encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure. Il doit dresser et tenir à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.

Les modalités de mise en œuvre de ces mesures d'incitations figurent à l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 comme elles font partie du contrat de gestion entre l'Etat et les CFL.

### ***ad article 19***

cf. article 1<sup>er</sup>

### ***ad article 20***

Cet article définit la double mission du gestionnaire de l'infrastructure telle qu'elle se dégage depuis la directive 91/440/CEE : gestion technique, commerciale et financière des investissements et de l'entretien du réseau ainsi que gestion des systèmes de régulation et de sécurité.

A l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont insérés 6 nouveaux paragraphes relatifs aux dispositions des articles 47, 50 et 51 de la directive 2012/34/UE. Ils indiquent que le ministre est tenu de présenter un plan de renforcement des capacités s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition et toute la procédure y relative

En fait, lorsque l'infrastructure est déclarée saturée, il doit être procédé à une analyse des capacités qui doit être menée à bien dans un délai de six mois. Encore six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure doit présenter un plan de renforcement des capacités. Il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier de mise en œuvre.

### ***ad article 21***

Cet article corrige, d'une part, une référence d'article à l'alinéa 1<sup>er</sup> et, d'autre part, le renvoi à l'intitulé jusqu'à présent fautif de la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

### ***ad article 22***

Dans l'ensemble du texte de le projet de loi, les notions de « gestionnaire » et de « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » sont remplacées par celle de « gestionnaire de l'infrastructure ».

Cette façon de procéder s'applique aux articles suivants et ne sera plus évoquée.

### ***ad article 23***

Le dernier alinéa de l'article sous rubrique disant que « Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas à l'application des dispositions internationales sur la responsabilité en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire. » a été supprimé, étant donné que la disposition en question est d'applicabilité directe du droit de l'Union européenne et reste prééminente de droit de l'Union européenne.

### ***ad article 24***

cf. article 22

### ***ad article 25***

Les paragraphes 1 à 4 de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 ont été transférés à l'article 19*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, ci-après désignée par le terme « loi modifiée du 11 juin 1999 », comme étant relatives à la gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux.

En vertu de l'article 8 de la directive 2012/34/UE, le paragraphe 1<sup>er</sup> prévoit désormais l'adoption d'un plan d'entreprise par le GI. Le but de ce plan est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs.

En vertu de l'article 6 de la directive 2012/34/UE, le paragraphe 2 rend possible d'organiser l'infrastructure et les services de transport au sein d'une même entreprise, tout en satisfaisant aux exigences de séparation comptable.

Selon les dispositions de l'article 8 (3) de la directive 2012/34/UE, au paragraphe 3 une référence au principe d'une gestion financière saine est rajoutée.

### ***ad article 26***

cf. article 1<sup>er</sup>

### ***ad article 27***

Le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, ci-après désigné par le terme « loi modifiée du 11 juin 1999 », est supprimé, étant donné que l'objet d'une loi trouve sa place dans le commentaire des articles et que de toute façon cette disposition est devenue obsolète par l'abrogation de la directive 91/440/CEE par la directive 2012/34/UE.

#### ***ad article 28***

Les définitions prévues à l'article 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999 sont adaptées, respectivement insérées en exécution de l'article 3 de la directive 2012/34/UE.

#### ***ad article 29***

La directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires étant abrogée par la directive 2012/34/UE, le renvoi y relatif devrait donc être remplacé par celui à la directive 2012/34/UE. Etant donné qu'il n'est pas d'usage de mentionner des actes communautaires dans un texte de loi, les auteurs du projet de loi ont décidé de renvoyer directement à la loi en question.

#### ***ad article 30***

Cet article rajoute un nouveau chapitre 1<sup>er</sup>*bis* intitulé « Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire » contenant un article 3*bis* qui accorde aux entreprises ferroviaires un droit d'accès à des conditions équitables, non-discriminatoires et transparentes à l'infrastructure ferroviaire nationale, selon les dispositions des articles 10, 11 et 14 de la directive 2012/34/UE.

#### ***ad article 31***

cf. article 1<sup>er</sup>

#### ***ad article 32***

A l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999, le bout de phrase « disposent au Luxembourg d'un siège d'opération » est supprimé comme étant une tautologie. Cela entraîne également la suppression de la définition relative au siège d'opération à l'article 28.

#### ***ad article 33***

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence au droit de l'Union européenne est supprimée, étant donné que la disposition en question est d'applicabilité directe du droit de l'Union européenne et reste prééminente de droit de l'Union européenne.

#### ***ad article 34***

La désignation du portefeuille « ayant les Chemins de fer dans ses attributions » du Ministre du Développement durable et des Infrastructures – département des transports a été corrigée et remplacée par « ayant les Transports dans ses attributions ».

L'article 6, paragraphe 1<sup>er</sup> est complété par la précision du délai à respecter par le ministre pour statuer sur une demande de délivrance d'une licence. En cas de refus, la décision doit être motivée, conformément à la loi du 1<sup>er</sup> décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse.

#### ***ad article 35***

Selon l'article 19 de la directive 2012/34/UE, à l'article 8 de la loi modifiée du 11 juin 1999, deux nouveaux points ont été rajoutés à la liste des exigences afin d'apprécier l'honorabilité d'un candidat, à savoir le ou les dirigeants doivent satisfaire maintenant également les obligations suivant lesquelles ils n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de sécurité et de santé au travail et ils n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

Suivant une décision ministérielle, toute référence à la notion de « commission administrative » est supprimée à l'article 8, alinéa 4, dernière phrase, de la loi modifiée du 11 juin 1999.

#### ***ad article 36***

A l'article 9 de la loi modifiée du 11 juin 1999, un nouveau point est rajouté à la liste des informations qui doivent être fournies afin d'apprécier la capacité financière d'un candidat, à savoir des informations détaillées sur les impôts et cotisations sociales pour être conforme à l'annexe 3 de la directive 2012/34/UE.

Cette liste contient donc à présent toutes les informations sur :

- les ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts ;
- les fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
- le capital d'exploitation ;
- les coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant ;
- les charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ferroviaire ; et
- les impôts et cotisations sociales.

#### ***ad article 37***

Le dernier paragraphe de l'ancien article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est supprimé, étant donné que la disposition en question est d'application directe du droit de l'Union européenne et reste prééminente de droit de l'Union européenne.

***ad article 38***

L'article 22 de la directive 2012/34/UE vient préciser l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relatif aux éléments prouvant la situation de moyens financiers suffisants d'un candidat en disposant qu'une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

Elle doit rapporter la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire.

***ad article 39***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 40***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 41***

L'article 15 (3) de la loi modifiée du 11 juin 1999 est adapté selon l'article 24 (8) de la directive 2012/34/UE. Cela signifie que le ministre qui délivre, suspend, retire, change ou renouvelle une licence ferroviaire en informe dès à présent l'Agence ferroviaire européenne et non plus directement la Commission européenne, comme c'était le cas jusqu'à présent.

***ad article 42***

Comme étant relatif à la commission administrative, l'ancien article 16 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est abrogé.

***ad article 43***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 44***

La transposition de l'article 5 de la directive 2012/34/UE rend nécessaire le rajout d'un nouveau chapitre *2bis* intitulé « Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux ».

En effet les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales. Cette règle s'applique également aux OSP. Les entreprises ferroviaires ajustent leurs activités au marché et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requise.

#### ***ad article 45***

cf. article 1<sup>er</sup>

#### ***ad article 46***

L'article 20, paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 11 juin 1999 est supprimé comme étant contraire à la directive 2012/34/UE.

#### ***ad article 47***

A l'article 20*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999, la référence faite à la loi modifiée du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire est corrigée.

#### ***ad article 48***

A l'article 21 de la loi modifiée du 11 juin 1999, le terme « graphique de circulation » est remplacé par celui de « horaire de service », conformément à l'article 3.28 de la directive 2012/34/UE.

#### ***ad article 49***

A l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 11 juin 1999 il est précisé que l'organisme de répartition est indépendant.

A l'article 22, paragraphe 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 le terme « graphique de circulation » est remplacé par celui de « horaire de service », conformément à l'article 3.28 de la directive 2012/34/UE.

A l'article 22, paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 11 juin 1999 le renvoi à l'article 15 de la directive 2001/14/CE est précisé comme étant l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

A l'article 22, paragraphe 2, alinéa 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 le renvoi à la directive 2001/14/CE est précisé comme étant le chapitre 3 de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

#### ***ad article 50***

A l'article 23, alinéa 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 le terme « gestionnaire de l'infrastructure » est corrigé et remplacé par le terme « Administration ».

### **ad article 51**

cf. article 1<sup>er</sup>

### **ad article 52**

L'ancien article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 a été remplacé par l'ancien article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999.

A l'article 25, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 11 juin 1999 le renvoi à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire est corrigé.

L'article 25, alinéa 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 a été remplacé par l'article 29, paragraphe 3 de la directive 2012/34/UE. L'organisme de tarification assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré par règlement grand-ducal et aux règles définies dans le document de référence du réseau.

L'ancien alinéa 3 est supprimé.

### **ad article 53**

L'ancien article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 a été remplacé par l'ancien article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999.

L'article 31, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2012/34/UE a rendu nécessaires diverses adaptations de l'article en question :

A l'article 24, alinéa 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 le terme « entreprise ferroviaire » est remplacé par celui de « candidat ». La directive n'accepte plus de prélèvement des redevances d'utilisation par le gestionnaire de l'infrastructure qui a, dès à présent, été déplacé vers l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

A l'article 24, alinéa 3, de la loi modifiée du 11 juin 1999 il n'appartient donc plus au gestionnaire de l'infrastructure de prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue, mais bien à l'organisme de tarification.

Au dernier alinéa de l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999, le terme « entreprise ferroviaire » est encore remplacé par celui de « candidat ».

### **ad article 54**

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 55***

cf. article 22

***ad article 56***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 57***

A l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, ci-après désigné par le terme « loi modifiée du 22 juillet 2009 », le champ d'application a été élargi suite à l'insertion des dispositions relatives au projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à l'accréditation des centres de formation et au projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à la reconnaissance des examinateurs vérifiant les compétences professionnelles du personnel affecté à des tâches de sécurité et aux critères relatifs à l'organisation des examens.

***ad article 58***

Les définitions prévues à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire sont adaptées, respectivement insérées en exécution de l'article 3 de la directive 2012/34/UE.

Les définitions de l'ancien projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à l'accréditation des centres de formation, à savoir les notions de « candidat postulant à une fonction de sécurité », « connaissances professionnelles », « demandeur », « domaine de compétence », « formateur », « intervenant », « mode de communication spécifique », « services de formation », « tâches de sécurité » et de « terminologie spécifique » ont également été rajoutées.

La définition de l'ancien projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à la reconnaissance des examinateurs vérifiant les compétences professionnelles du personnel affecté à des tâches de sécurité et aux critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, concernant la notion de « reconnaissance » a aussi été rajoutée.

***ad article 59***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 60***

La désignation du portefeuille du Ministre du Développement durable et des Infrastructures – département des transports a été corrigée.

***ad article 61***

L'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire relatif aux missions de l'Administration des chemins de fer a été adapté pour être conforme à l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, point b), à l'article 40, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 43, paragraphe 3 de la directive 2012/34/UE.

Pour cette raison un nouveau point 14 a été ajouté qui dispose que l'Administration doit coopérer afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne les accords-cadres prévus par règlement grand-ducal. L'Administration doit ainsi mettre en place les procédures appropriées et organiser en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau.

Le nouveau point 15 oblige l'Administration à s'associer avec d'autres représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par l'Administration dans le document de référence du réseau.

Le nouveau point 16 dispose que l'Administration doit, à partir de maintenant, s'accorder avec les autres organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer concernés sur les sillons internationaux à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service.

Le nouveau point 17 force l'Administration à adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances.

Finalement, deux autres missions ont été rajoutées à cette liste pour disposer d'une base légale suffisante pour, d'une part le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif aux cartes de légitimation et lettres de légitimation de certains agents et experts externes de l'Administration des Chemins de Fer, et, d'autre part, le projet de règlement grand-ducal portant sur le document de référence national applicable sur le réseau ferré national.

C'est la raison pour laquelle l'Administration doit tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation (point 18) et tenir, mettre à jour et adapter le document de référence de réseau (point 19).

***ad article 62***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 63***

cf. article 22

***ad article 64***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 65***

cf. article 22

***ad article 66***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 67***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 68***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 69***

cf. article 22

***ad article 70***

Le dernier bout de phrase est supprimé à l’alinéa 3 étant donné qu’il constitue une finalité et ne doit par conséquent pas trouver sa place dans le corps du texte de loi mais bien dans le commentaire des articles : La responsabilité du gestionnaire de l’infrastructure et de chaque entreprise ferroviaire dans l’exploitation du système ferroviaire n’affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d’entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d’utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l’entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire.

***ad article 71***

A l’article 70 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire le renvoi à l’article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est précisé.

***ad article 72***

cf. article 1<sup>er</sup>

**ad article 73**

cf. article 1<sup>er</sup>

**ad article 74**

A l'article 15, paragraphe 4, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire la disposition selon laquelle les décisions de refus du ministre sont motivées est supprimée, comme étant applicable d'office.

L'article 15, paragraphe 5, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire est supprimé comme étant relatif à la commission administrative.

**ad article 75**

cf. article 1<sup>er</sup>

**ad article 76**

A l'article 17, paragraphe 5, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire la disposition selon laquelle les décisions de refus du ministre sont motivées est supprimée, comme étant applicable d'office.

L'article 17, paragraphe 6, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire est supprimé comme étant relatif à la commission administrative.

**ad article 77**

cf. article 1<sup>er</sup>

**ad article 78**

L'article 19, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire est supprimé comme ayant constitué le renvoi au projet de règlement grand-ducal sur l'accréditation des centres de formation, dispositions intégrées dans le corps de la loi par les auteurs du présent projet de loi suite à l'avis du Conseil du 4 février 2014.

A l'article 19, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire le portefeuille du ministre du Développement durable et des Infrastructures – département des transports a été rajouté.

Les alinéas 2 et 3 dudit article 19, paragraphe 2, ont été supprimés et remplacés par les dispositions adéquates de l'ancien projet de règlement grand-ducal sur l'accréditation des centres de formation. Ces dispositions indiquent que le demandeur doit être en possession d'une autorisation du ministre ayant dans ses attributions le droit d'établissement conformément à la législation en question, avant de fournir des services de formation.

Un nouveau paragraphe 3 est rajouté à l'article 19 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à des services de formation.

Un nouveau paragraphe 4 est rajouté à l'article 19 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui précise les exigences que le demandeur doit remplir en vue de la délivrance de l'attestation d'accréditation.

Un nouveau paragraphe 5 est rajouté à l'article 19 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui décrit la procédure d'accréditation.

### ***ad article 79***

Ensuite est rajouté un nouvel article 19*bis* à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui décrit l'accréditation par une autorité compétente d'un autre Etat membre dans son paragraphe 1<sup>er</sup>.

Le paragraphe 2 du nouvel article 19*bis* décrit l'accréditation relative aux connaissances linguistiques générales.

Le paragraphe 3 du nouvel article 19*bis* décrit l'accréditation relative à un mode de communication et à une terminologie spécifiques.

Le paragraphe 4 du nouvel article 19*bis* précise le cas de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation et qui doit également disposer de l'accréditation ministérielle.

### ***ad article 80***

Est rajouté un nouvel article 19*ter* à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui dispose que l'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. A côté de la durée, l'article 19*ter*, paragraphe 1<sup>er</sup>, traite du maintien, de la modification, du renouvellement, de la suspension, et du retrait de l'accréditation.

L'article 19*ter*, paragraphe 2, décrit les obligations à remplir par un centre de formation accrédité.

### ***ad article 81***

Est rajouté un nouvel article 19*quater* à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire dans lequel le ministre veille à la publication et à la mise à jour d'un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle. Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 19*quater* décrit encore le contenu du registre pour chaque centre de formation.

Le paragraphe 2 de l'article 19<sup>quater</sup> dispose qu'en vue de la mise à jour du registre, le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre.

**ad article 82**

Est rajouté un nouvel article 19<sup>quinquies</sup> à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui décrit dans ses paragraphes 1 à 4 les contrôles de qualité, la supervision et les sanctions.

**ad article 83**

Finalement l'article 19<sup>sexies</sup> prévoit que le centre de formation accrédité peut organiser une formation pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

**ad article 84**

Le nouveau chapitre 6<sup>bis</sup> est rajouté à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire contenant toutes les dispositions de l'ancien projet de règlement grand-ducal sur la reconnaissance des examinateurs.

**ad article 85**

Ce chapitre contient en particulier un nouvel article 19<sup>septies</sup>, indiquant dans son paragraphe 1<sup>er</sup> que l'évaluation des compétences professionnelles des postulants doit se faire par l'examineur en évitant tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. A cette fin, il doit signer la déclaration d'indépendance et d'impartialité à l'annexe du présent projet de loi.

L'article 19<sup>septies</sup>, paragraphes 2 et 3, énonce les conditions dont le demandeur doit rapporter la preuve en vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance.

**ad article 86**

Un nouvel article 19<sup>octies</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, dispose que le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun examinateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe aux examinateurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examinateurs en cause.

Au paragraphe 2 de l'article 19*octies* est décrite la procédure de reconnaissance. En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur doit adresser une demande par envoi recommandé à l'Administration. Celle-ci prendra sa décision dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires.

#### ***ad article 87***

Au nouvel article 19*nonies*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire un examinateur reconnu par une autorité compétente d'un autre Etat membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au paragraphe 2 de l'article 19*nonies*, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales, doit également disposer de la reconnaissance conformément au présent projet de loi.

Au paragraphe 3 de l'article 19*nonies*, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, doit également disposer de la reconnaissance conformément au présent projet de loi.

#### ***ad article 88***

Le nouvel article 19*decies*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire dispose que la validité de la reconnaissance de l'examineur est de 5 ans.

L'examineur reconnu peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement à l'autorité compétente.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur doit immédiatement cesser de préparer, de faire passer et de noter des examens pour ce qui concerne les tâches en question et en informer l'Administration.

Le paragraphe 2 de l'article 19*decies* énonce les obligations d'un examinateur reconnu.

#### ***ad article 89***

Au nouvel article 19*undecies*, paragraphe 1<sup>er</sup>, l'Administration veille à la publication et à la mise à jour d'un registre national des examinateurs disposant de la reconnaissance.

Le paragraphe 2 de l'article 19*undecies* procède à la description des données requises pour chaque examinateur.

Au paragraphe 3 de l'article 19*undecies*, en vue de la mise à jour du registre, l'examineur ou l'employeur qui agit en son nom, informe l'Administration de toute modification concernant les données consignées dans le registre.

***ad article 90***

Au nouvel article 19*duodecies*, paragraphe 1<sup>er</sup>, prévoit le cas de l'examen passé par plusieurs personnes.

Le paragraphe 2 de l'article 19*duodecies* décrit l'inscription à l'examen et la communication du règlement et de la date de l'examen.

Le paragraphe 3 de l'article 19*duodecies* prévoit que les examens sont réalisés de manière transparente et ont une durée adéquate pour démontrer que tous les sujets pertinents relatifs à la fonction de sécurité sont couverts.

Les méthodes d'évaluation doivent être harmonisées et la confidentialité des questions doit être garantie, moyennant notamment un système de gestion informatisé.

Le paragraphe 4 de l'article 19*duodecies* dispose que les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant.

Le paragraphe 5 de l'article 19*duodecies* prévoit que l'autorité compétente peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent et procéder à des enquêtes.

Le paragraphe 6 de l'article 19*duodecies* est relatif au rôle de supervision/contrôle exercé par l'Administration. Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

***ad article 91***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 92***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 93***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 94***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 95***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 96***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 97***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 98***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 99***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 100***

A l'article 2 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, ci-après désigné par le terme « loi modifiée du 3 août 2010 », la définition de la notion de « candidat » a été adaptée pour être conforme à l'article 3(19) de la directive 2012/34/UE.

***ad article 101***

L'article 3 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire relatif aux missions du régulateur a été adapté pour être conforme à l'article 13 (4), l'article 13 (5), l'article 31 (2), l'article 36, l'article 38 (4), l'article 56 (6), l'article 56 (7), l'article 56 (8) alinéa 1<sup>er</sup>, l'article 56 (12) alinéa 1<sup>er</sup>, l'article 56 (12) alinéa 2, l'article 57 (1) alinéa 1<sup>er</sup>, l'article 57 (6) de la directive 2012/34/UE.

Aux paragraphes 1 à 5, le texte a été adapté pour être conforme aux dispositions du Traité de légitime formelle.

Un nouveau paragraphe 6 a été inséré qui autorise le régulateur à échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels.

Le paragraphe 7 a été adapté de manière à autoriser le régulateur à échanger des informations relatives aux sillons internationaux avec d'autres instances et administrations publiques.

Un nouveau paragraphe 8 a été inséré qui oblige le régulateur à traiter dans un délai raisonnable les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services introduites par les entreprises ferroviaires.

Un nouveau paragraphe 9 a été inséré qui permet au régulateur de recevoir toute information nécessaire sur les redevances imposées par l'Administration des chemins de fer, et l'exploitant d'installation de service afin de permettre au régulateur d'assumer ses fonctions.

Un nouveau paragraphe 10 a été inséré qui oblige le régulateur à veiller à la conformité des redevances fixées par l'Administration.

Un nouveau paragraphe 11 a été inséré qui impose au régulateur de contrôler les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées.

Un nouveau paragraphe 12 a été inséré qui impose au régulateur d'évaluer l'objectif d'un service international et l'incidence économique potentielle sur les contrats de service publics existants.

Un nouveau paragraphe 13 a été inséré qui oblige le régulateur à consulter tous les deux ans au moins, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

Un nouveau paragraphe 14 a été inséré qui habilite le régulateur à demander toutes les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

Un nouveau paragraphe 15 a été inséré qui autorise le régulateur à effectuer des audits ou à commander des audits externes.

### ***ad article 102***

Pour une transposition conforme de l'article 11 (2) de la directive 2012/34/UE, l'article 4, paragraphe 2, de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire a été remplacé et prévoit que le régulateur doit désormais se fonder sur une liste de critères prédéterminés dans son analyse économique objective pour déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public.

### ***ad article 103***

cf. article 1<sup>er</sup>

### ***ad article 104***

L'article 5 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire concernant le recours d'un candidat qui estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination, ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, a été adapté selon les dispositions des articles 56 (1), 56 (2), (56 (3) alinéa 1<sup>er</sup>, 56 (9) alinéa 1<sup>er</sup>, 56 (9) alinéa 3, 56 (10), 56 (11), 57 (3), 57 (4), et 57 (5) de la directive 2012/34/UE.

### ***ad article 105***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 106***

L'article de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire concernant la procédure à respecter par le régulateur pour sanctionner des manquements constatés, a été adapté selon les dispositions de l'article 56 (9) alinéa 2, de la directive 2012/34/UE. Un nouveau paragraphe 7 prévoit à présent que les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

Pour une meilleure lisibilité de l'article 6, les auteurs ont préféré structurer l'article en question en plusieurs paragraphes.

***ad article 107***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 108***

A l'article 7 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire a été corrigé un renvoi d'article.

***ad article 109***

cf. article 1<sup>er</sup>

***ad article 110***

L'article 98 de la présente loi prévoit une référence sous forme abrégée.

**Annexes**

L'annexe I précise les documents à joindre à la demande d'accréditation d'un centre de formation.

L'annexe II reproduit le modèle de l'attestation d'accréditation d'un centre de formation.

L'annexe III reproduit la déclaration d'indépendance et d'impartialité.

L'annexe IV énumère les documents à joindre à la demande de reconnaissance d'un examinateur.

L'annexe V reproduit le modèle de l'attestation de reconnaissance d'un examinateur.

## **Fiche financière**

jointe à

**le projet de loi portant transposition de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire et modifiant :**

- 9. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 10. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- 11. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et**
- 12. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.**

Le présent avant-projet de loi a pour objet la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). Il n'implique aucune charge supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

**Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

(Mém. A - 40 du 18 mai 1995, p. 1168; doc. parl. 3977; dir. 91/440)

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

(Mém. A - 25 du 21 avril 1997, p. 881; doc. parl. 4265)

Loi du 11 juin 1999

(Mém. A - 86 du 2 juillet 1999, p. 1794; doc. parl. 4217; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

Loi du 24 juillet 2000

(Mém. A - 66 du 4 août 2000, p. 1326; doc. parl. 4563)

Loi du 3 juin 2003

(Mém. A - 84 du 20 juin 2003, p. 1596; doc. parl. 4942 et 5032; Rectificatif: Mém. A - 97 du 15 juillet 2003, p. 1972)

Loi du 19 décembre 2003  
(Mém. A - 184 du 31 décembre 2003, p. 3687; doc. parl. 5200)

Loi du 18 décembre 2003  
(Mém. A - 195 du 31 décembre 2003, p. 4073; doc. parl. 5098)

Loi du 18 avril 2004  
(Mém. A - 64 du 30 avril 2004, p. 958; doc. parl. 5192)

Loi du 18 avril 2004  
(Mém. A - 65 du 5 mai 2004, p. 974; doc. parl. 5233)

Loi du 23 décembre 2005  
(Mém. A - 217 du 29 décembre 2005, p. 3387; doc. parl. 5500)

Loi du 24 juillet 2006  
(Mém. A - 141 du 16 août 2006, p. 2333; doc. parl. 5529)

Loi du 18 décembre 2006  
(Mém. A - 222 du 21 décembre 2006, p. 3796; doc. parl. 5589)

Loi du 13 mars 2007  
(Mém. A - 44 du 28 mars 2007, p. 800; doc. parl. 5198; dir. 97/11; Rectificatif: Mém. A - 164 du 29 août 2007, p. 3074)

Loi du 5 juin 2009  
(Mém. A - 134 du 15 juin 2009, p. 1888; doc. parl. 5968)

Loi du 6 mai 2010  
(Mém. A - 75 du 19 mai 2010, p. 1378; doc. parl. 6107)

Loi du 3 août 2010  
(Mém. A - 135 du 12 août 2010, p. 2194; doc. parl. 6110; dir. 2007/58)

Loi du 17 décembre 2010  
(Mém. A - 240 du 24 décembre 2010, p. 4016; doc. parl. 6146)

Loi du 19 juin 2012  
(Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1800; doc. parl. 6430; Texte coordonné: Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1801)

Loi du 27 août 2013  
(Mém. A - 162 du 9 septembre 2013, p. 3104; doc. parl. 6569)

Loi du 28 avril 2014  
(Mém. A - 80 du 13 mai 2014, p. 1306; doc. parl. 6601)

Loi du 27 août 2014  
(Mém. A - 171 du 1<sup>er</sup> septembre 2014, p. 3228; doc. parl. 6684)

Loi du 19 décembre 2014  
(Mém. A - 248 du 23 décembre 2014, p. 4809; doc. parl. 6669)

Loi du 19 décembre 2014  
(Mém. A - 249 du 23 décembre 2014, p. 4811; doc. parl. 6725)

Loi du 23 décembre 2014  
(Mém. A - 265 du 29 décembre 2014, p. 5614; doc. parl. 6734 ; Rectificatif : Mém. A – 3 du 8 janvier 2015, p.14)

Loi du 12 avril 2015  
(Mém. A - 75 du 17 avril 2015, p. 1459; doc. parl. 6770)

Loi du 00 xx 0000  
(Mém. A - 00 du 00 xx 0000, p. 0000; doc. parl. 0000 ; dir. 2012/34)

**Texte coordonné au 00 xx 0000**  
**Version applicable à partir du 00 xx 0000**  
*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 1<sup>er</sup> - Les principes de gestion du réseau. ».**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Le réseau national répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière. »

**Art. 2.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

«Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

7. « bénéfice raisonnable », un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
8. « exploitant d'installation de service », toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
9. « infrastructure ferroviaire », l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :
  - k) terrains ;
  - l) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc. ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements, etc. ; écrans pare-neige ;
  - m) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc. ;
  - n) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
  - o) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie, etc.

- ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;
- p) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
  - q) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
  - r) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
  - s) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
  - t) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;
10. « installation de service », l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
11. « réseau », l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
12. « voies de garage », les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

**Art. 3.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées. »

**Art. 4.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal. »

**Art. 5.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Transports, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Gouvernement en conseil, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13. »

**Art. 6.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) La gestion du réseau est confiée aux CFL, ci-après dénommés « le gestionnaire de l'infrastructure » défini comme toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les modalités de mise en œuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3bis et comporte les éléments suivants :

11. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
12. la structure des versements ou des fonds alloués :
  - e) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
  - f) à l'entretien et au renouvellement ;
  - g) à une nouvelle infrastructure ;
  - h) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
13. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
  - g) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
  - h) la capacité du réseau ;

- i) la gestion des actifs ;
  - j) les volumes d'activité ;
  - k) les niveaux de sécurité ; et
  - l) la protection de l'environnement ;
14. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
  15. les mesures d'incitation visées à l'article 14bis, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
  16. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
  17. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;
  18. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
  19. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
  20. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion. »

**Art. 7.** [abrogé par la loi du 00 xx 0000]

*(Loi du 00 xx 0000)*

## **« Chapitre 2 - L'institution d'un Fonds du rail. »**

**Art. 8.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'État. »

**Art. 9.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement

de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement. »

**Art. 10.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

(1) Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau national ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau national ;
6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution. »

*(Loi du 3 juin 2003)*

« Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €
« 9°	<i>(Loi du 6 mai 2010)</i> Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau national	37.269.864,25 € »
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau national en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 <sup>e</sup> siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €

« 16°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 € »
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
« 18°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Réseau national. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 € »
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
« 21°	<i>(Loi du 18 décembre 2003)</i> Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 € »
« 22°	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i> Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 € »
« 23°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 € »
« 24°	<i>(Loi du 5 juin 2009)</i> Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 € »
« 25°	<i>(Loi du 17 décembre 2010)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
« 26°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €

28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 € »
« 29°	<i>(Loi du 27 août 2013)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 € »
« 30°	<i>(Loi du 28 avril 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	60.800.000 € »
« 31°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 € »
« 32°	<i>(Loi du 27 août 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 »
« 33°	<i>(Loi du 23 décembre 2014)</i> Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 »
« 34°	<i>(Loi du 12 avril 2015)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 »

*(Loi du 12 avril 2015)*

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

(4) [ancien – abrogé par la loi du 00 xx 0000]

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (5) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les

revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. »

**Art. 11.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19bis, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 3 - Les raccordements ferroviaires internationaux. »**

**Art. 12.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau national dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale. »

**Art. 13.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds. »

**Art. 14.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires;
2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg

en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;

3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12 ;
4. par des emprunts.

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième points sont portées directement en recette au Fonds. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 3bis - Coût de l'infrastructure et comptabilité. »**

**Art. 14bis.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 4 - Les missions du gestionnaire de l'infrastructure. »**

**Art. 15.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

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

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

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

5. les raisons de la saturation ;
6. l'évolution probable du trafic ;
7. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
8. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

3. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
4. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si :

3. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
4. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements. »

#### **Art. 16.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 10, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

**Art. 17.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation. »

**Art. 18.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau national, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde. »

**Art. 19.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché. »

**Art. 20.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques

versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

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

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

#### **Art. 21.**

Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

### **Loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.**

(Mém. A – 86 du 02.07.1999, p. 1794 ; doc. parl. 4217 ; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

modifiée par

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A – 141 du 16 août 2006, p. 2330 ; doc. parl. 5529)

Loi du 22 juillet 2009

(Mém. A – 169 du 27 juillet 2009, p. 2466 ; doc. parl. 5824 ; dir. 2004/49)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A – 135 du 12 août 2010, p. 2194 ; doc. parl. 6110 ; dir. 2007/58)

Loi du 14 décembre 2011

(Mém. A – 273 du 27 décembre 2011, p. 4884 ; doc.parl. 6282 ; dir. 2008/110, 2004/49)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc.parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 1<sup>er</sup> - Objet et définitions. »**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau national que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées à effectuer des services de transport sur le réseau national, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international. »

**Art. 2.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Au sens de la présente loi et de ses règlements d'exécution on entend par :

21. « accord transfrontalier », tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
22. « alternative viable », l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
23. « autorité responsable des licences », autorité compétente pour délivrer les licences ;
24. « candidat », toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;
25. « capacité(s) de l'infrastructure », la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
26. « dirigeant », la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
27. « entreprise ferroviaire », toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;

28. « horaire de service », les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
29. « infrastructure saturée », un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
30. « itinéraire de substitution », un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
31. « licence », une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
32. « matériel roulant », le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau national et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
33. « plan de renforcement des capacités », une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
34. « regroupement international », toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres ;
35. « répartition », l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
36. « réseau », l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
37. « service de fret international », un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
38. « service international de transport de voyageurs », un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes

parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;

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

40. « transit », la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire. »

**Art. 3.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau national est titulaire d'une licence répondant aux critères de la présente loi. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 1<sup>er</sup> bis - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 3bis.** (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure nationale pour l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs au cours desquels les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite.

Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, l'organisme de contrôle visé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire détermine si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

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

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 2 - Les conditions d'obtention et de validité des licences. »**

#### **Art. 4.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence. »

#### **Art. 5.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) Les dispositions du présent chapitre 2 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises. »

#### **Art. 6.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) Le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévus par la présente loi et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 9, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande lui a été remis.

Les décisions de refus sont motivées ; elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

#### **Art. 7.**

L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences

- d'honorabilité,
  - de capacité financière appropriée et
  - de capacité professionnelle,
- spécifiées aux articles 8 à 10.

#### **Art. 8.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 7, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants. »

#### **Art. 9.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux

éléments visés au premier alinéa du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés. »

**Art. 10.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable.

L'entreprise ferroviaire respecte les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits du personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur. »

**Art. 11.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

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

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans. »

**Art. 12.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Les licences accordées en vertu de la présente loi sont valables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 7 et 11, a lieu dans les conditions prévues par les articles 13, 14 et 15.

Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées. »

**Art. 13.** (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe, qui ne peut être inférieur à mille deux cent cinquante euros ni supérieur à cinq mille euros, et son mode de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

**Art. 14.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne. »

**Art. 15.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque:

4. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
  - d) les conditions de la licence ; ou
  - e) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
  - f) les prescriptions nationales ; ou
5. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
6. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11.

(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence ferroviaire européenne des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées. »

**Art. 16.** Abrogé par (*Loi du 00 xx 0000*)

**Art. 17.**

(*Loi du 00 xx 0000*)

(1) Les infractions aux dispositions des articles 4, 11 et 15 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée. »

**Art. 18.** (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.

(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 17.

#### **Art. 19. Disposition transitoire.**

Une licence valable pour un an peut être délivrée aux entreprises qui en font la demande dans les 12 mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, et qui justifient avoir depuis un an au moins exercé à titre principal les activités d'une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2, sous réserve pour ces entreprises de remplir en outre les conditions d'honorabilité et de capacité financière prévues respectivement aux articles 8 et 9.

*(Loi du 00 xx 0000)*

#### **« Chapitre 2bis - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 19bis.** (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

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

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:

6. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 21 et 22 de la présente loi ;
7. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
8. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
9. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
10. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

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

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> et à l'article 20, paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 juin 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

### **« Chapitre 3 - La répartition des sillons. »**

#### **Art. 20.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« (1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 4, sont admises à effectuer des transports sur le réseau national dans les conditions de la présente loi.

(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité. Un règlement grand-ducal en arrêtera les modalités.

Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.

(3) Le droit d'accès au réseau national peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.

(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne déterminant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.

Un règlement grand-ducal, pris sur la base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.

(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 30.

(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau national est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 20bis.** L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. »

**Art. 21.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau national et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.

Lorsqu'une section de ligne du réseau national a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes :

1. les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ;
2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ;
3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.

Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadre peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Ce règlement grand-ducal spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.

**Art. 22.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

(1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, appelée ci-après « l'Administration ».

(2) L'organisme de répartition arrête l'horaire de service après avoir, le cas échéant, demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau national, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau national. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 20bis et il conclut avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités du chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.

(3) [abrogé]

(4) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions.

(5) à (9) [abrogés]

**Art. 22bis.** [abrogé]

**Art. 23.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau national ou d'une demande d'allocation de sillons sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.

L'Administration est autorisée à se faire remettre par les entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un sillon une caution dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle sera déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

#### **« Chapitre 4 - Les redevances d'utilisation. »**

##### **Art. 24.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, instituée en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

L'organisme de tarification assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré par règlement grand-ducal et aux règles définies dans le DRR. »

##### **Art. 25.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« L'utilisation du réseau national est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 24 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont facturées par l'organisme de tarification et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau national. Elles sont imputées au Fonds du rail.

L'organisme de tarification doit pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification tient à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.»

#### **Chapitre V – [abrogé]**

##### **Art. 26 à 29. [abrogés]**

*(Loi du 00 xx 0000)*

#### **« Chapitre 6 – Dispositions finales. »**

##### **Art. 30.**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité. »

**Art. 31.** Les infractions aux dispositions des articles 20 à 25 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>.

**Art. 32.** Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

**Art. 33.** La présente loi entrera en vigueur le premier jour du sixième mois suivant sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

#### **Loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet**

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;**
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire ;**
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer ; et**
- D) de modifier**
  - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et**
  - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.**

(Mem. A – 169 du 27 juillet 2009, p. 2466 ; doc. parl. 5824 ; dir. 2004/49)

modifiée par :

Loi du 14 décembre 2011

(Mém. A – 273 du 27 décembre 2011, p. 4884 ; doc. parl. 6282 ; dir. 2008/110)

Règlement grand-ducal du 15 octobre 2012

(Mém. A – 224 du 18.10.2012, p. 3028)

Loi du 25 mars 2015

(Mém. A – 59 du 31 mars 2015, p. 1130 ; doc. parl. 6459)

Loi du 00 xx 0000

**Texte coordonné au 00 xx 000**  
**Version applicable à partir du 00 xx 0000**  
*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 1<sup>er</sup> - Champ d'application et définitions. »**

**Art. 1<sup>er</sup>.** La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les exigences en matière d'accréditation des centres de formation chargés de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

*(Loi du 00 xx 0000)*

**Art. 2.** « Aux fins de la présente loi, on entend par :

35. « accident », un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
36. « accident grave », toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros ;
37. « Administration des chemins de fer », l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive modifiée 2004/49/CE ;

38. « Agence ferroviaire européenne » en abrégé « Agence », l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ;
39. « autorité responsable des licences », autorité compétente pour délivrer les licences ;
40. « candidat postulant à une fonction de sécurité », toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité, ci-après désigné par le terme « le postulant » ;
41. « connaissances linguistiques », le niveau des connaissances linguistiques requis pour exercer une fonction de sécurité ;
42. « connaissances professionnelles », les connaissances requises pour exercer une fonction de sécurité ;
43. « constituants d'interopérabilité », tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels ;
44. « demandeur », un centre de formation ou une personne ayant établi une société qui sollicite une accréditation aux fins de fournir des services de formation ;
45. « détenteur », la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules ;
46. « domaine de compétence », secteur d'activités relatives à une tâche de sécurité pour laquelle le demandeur souhaite être accrédité ;
47. « entité chargée de l'entretien », une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV) ;
48. « entreprise ferroviaire », toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
49. « formateur », une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation ;
50. « gestionnaire de l'infrastructure », toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;

51. « incident », tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;
52. « interopérabilité », l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;
53. « intervenant », une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité d'un centre de formation accrédité pour fournir des services de formation ;
54. « méthodes de sécurité communes » en abrégé « MSC », les méthodes élaborées pour procéder à l'évaluation des niveaux de sécurité, de réalisation des objectifs de sécurité et de conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;
55. « mode de communication spécifique », les différents moyens de communication spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale ;
56. « objectifs de sécurité communs » en abrégé « OSC », les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;
57. « reconnaissance », une déclaration formelle attestant les compétences du demandeur à faire passer et à noter des examens ;
58. « registre national des véhicules », le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau national ;
59. « services de formation », processus ou séquences d'activités conçues en vue de permettre l'apprentissage des compétences professionnelles ;
60. « service de maintenance lourde », les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
61. « sous-systèmes », le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
62. « spécifications techniques d'interopérabilité » en abrégé « STI », les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE ;
63. « système de gestion de la sécurité », l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;

64. « système ferroviaire », l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble ;
65. « système ferroviaire transeuropéen », le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;
66. « tâches de sécurité », les fonctions contribuant à la sécurité des trains et à celle des passagers ou marchandises transportées ;
67. « terminologie spécifique », le langage et le vocabulaire spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale.
68. « véhicule », un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

### **« Chapitre 2 - Administration des chemins de fer. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 3.** Il est créé une Administration des chemins de fer, appelée ci-après « Administration », qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre ». Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des chemins de fer qui en est le supérieur hiérarchique. Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 9 et 10 de la présente loi. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 4. (1)** L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente les missions suivantes :

20. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour ;
21. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité ;
22. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences ;
23. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant ;
24. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles les concernant ;
25. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national ;

26. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité ;
27. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires ;
28. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire ;
29. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire ;
30. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien ;
31. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour ;
32. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances ;
33. coopérer afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne les accords-cadres prévus par règlement grand-ducal. L'Administration met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau ;
- 34.** s'associer avec d'autres représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par l'Administration dans le document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
- 35.** s'accorder avec les autres organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer concernés sur les sillons internationaux à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité ;
- 36.** adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances ;
- 37.** Tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation ;
- 38.** Tenir, mettre à jour et adapter le document de référence de réseau.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure

ferroviaire, telles que prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 5.** Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Le rapport contient :

1. les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite ;
2. les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire ;
3. l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité ;
4. les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements en découlant ;
5. les dérogations décidées conformément à l'article 20ter.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 6.** (1) Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que :

1. la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles ;
2. l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité ;
3. les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois ;
4. les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

(2) Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance sur place, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.

(4) Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 7.** (1) En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité, le requérant adresse sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des chemins de fer.

La demande est rédigée en langue française ou allemande. Elle est remise en trois exemplaires. Elle indique l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

(2) Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. L'Administration dresse un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ; ils précisent les règles applicables à la partie du réseau en question.

(3) L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 8.** Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet. »

**Art. 9.** (1) En dehors d'un directeur, le cadre du personnel de l'Administration comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants :

a) Dans la carrière supérieure :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 12 :

- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe ;
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division ;
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux ;
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs ;
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 7 :

- des inspecteurs principaux premiers en rang ;
- des inspecteurs principaux ;
- des inspecteurs ;
- des chefs de bureaux ;
- des chefs de bureaux adjoints ;
- des rédacteurs principaux ;

- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 7 :

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang ;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux ;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs ;
- des ingénieurs-techniciens principaux ;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

(2) Le directeur doit être titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

(3) Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

(4) Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

(5) La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit :

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit :

- au numéro 9 est ajoutée la mention « le directeur de l'Administration des Chemins de Fer ».

b) L'annexe A - classification des fonctions - rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :

- au grade 17 est ajoutée la mention « Administration des Chemins de Fer - directeur ».

c) L'annexe D - détermination - rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :

- à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention « directeur de l'Administration des Chemins de Fer ».

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 10.** Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations dévolues à l'Administration, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent transféré à l'Administration prête devant le ministre ou son délégué le serment qui suit :

« Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

### **« Chapitre 3 – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 11.** (1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Elles évoluent conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), aux objectifs de sécurité communs (OSC) et aux méthodes de sécurité communes (MSC).

Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés, ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit de l'Union européenne, est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 8.

Les règles de sécurité nationales sont publiées par voie de règlement grand-ducal.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales ; elles atteignent au moins les OSC et sont conformes aux exigences de sécurité définies dans les STI et MSC. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

(3) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau national soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

1. des informations sur le processus de réalisation par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;
2. la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite, selon sa pertinence pour l'organisation déclarante ;
3. les résultats des audits de sécurité internes ;
4. des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure présentant un intérêt pour l'Administration. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 12.** Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 11, paragraphe 1<sup>er</sup> et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 2.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise ferroviaire dans l'exploitation du système ferroviaire n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 13.** La mise en circulation sur le réseau national de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que dans les conditions prévues par l'article 11, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

#### « **Chapitre 4 - Certification de l'entreprise ferroviaire.** »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 14.** L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité. Le certificat de sécurité confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Il précise le type et la portée des

activités ferroviaires couvertes. Il est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaires équivalentes.

Le certificat de sécurité se compose d'une certification générale et d'une certification spéciale. La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité pertinentes du droit de l'Union européenne.

La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau national en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire, conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite.

Le détail des conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 15.** (1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

(2) Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

(3) Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l'entreprise ferroviaire.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l'utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d'un certificat de sécurité délivré par le ministre ne remplit plus les conditions requises.

(4) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

(5) Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

**Art. 16.** L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Chapitre 5 - Certification du gestionnaire de l'infrastructure.** »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 17.** (1) Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est titulaire d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

(2) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

(3) L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

(4) Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de l'agrément de sécurité.

Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des agréments de sécurité.

Le ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréée ne remplit plus les conditions requises.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

(6) Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

**Art. 18.** L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 6 - Accréditation des centres de formation et du personnel de sécurité relevant du secteur ferroviaire. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 19.** (1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité assumées, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire et au sein du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le ministre sur instruction des dossiers de candidature par l'Administration.

Avant de fournir des services de formation, le demandeur est en possession d'une autorisation du membre du Gouvernement ayant le droit d'établissement dans ses attributions conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juin 1999 ayant pour objet : 1. le soutien

et le développement de la formation professionnelle continue; 2. la modification de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(3) Le demandeur dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

Le demandeur fournit ses services de formation en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

(4) Une attestation d'accréditation, est délivrée au demandeur dans les conditions suivantes :

13. Il rapporte la preuve qu'il possède une structure effective d'organisation et de gestion répondant aux exigences pour les prestataires de services de formation.
14. Il met en place un système de gestion équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990.
15. Il démontre qu'il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises pour organiser des cours de formation adaptés à la tâche de formation.
16. Il possède le personnel et l'équipement nécessaires et il travaille dans un environnement adapté à une formation visant à préparer les candidats aux examens de qualification pour l'exercice et le maintien à des fonctions affectées à des tâches de sécurité.
17. Il dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit que les formateurs répondent aux exigences suivantes :
  - d) avoir des qualifications et aptitudes physiques et pédagogiques requises pour préparer, organiser et dispenser des services de formation ;
  - e) avoir une formation générale en pédagogie ;
  - f) avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière de leurs connaissances.
18. Il dispose du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants.
19. Il fournit des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours.
20. Il met en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes qui garantissent que la formation offerte est exhaustive et en règle.
21. Il met en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs.
22. Il met en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, outils et équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les livrets de

procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité.

23. Il communique la méthode qu'il compte utiliser pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence.

24. Il garantit que la formation pratique du domaine de compétences « conducteurs de train » est dispensée par des formateurs qui ont les qualifications et aptitudes psychologiques et qui possèdent à la fois une licence valide de conducteur de train et une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne ou de matériel roulant, et qui ont une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de la formation.

(5) Le demandeur adresse la demande d'accréditation par envoi recommandé au ministre. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe I et elle précise les domaines de compétences pour lesquels le demandeur sollicite l'accréditation.

Le silence du ministre gardé pendant un délai de trois mois vaut accréditation.

Le ministre décide de :

4. délivrer l'attestation d'accréditation conforme à l'annexe II ; ou
5. attester dans le cas visé à l'article 19bis, paragraphe 4, l'accréditation en tant que centre de formation sur le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, ou
6. communiquer son refus. »

« **Art. 19bis.** (1) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, un centre de formation dont le principal établissement se situe dans un autre Etat membre peut être accrédité par le ministre pour la formation relative à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande d'accréditation ou de reconnaissance de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, le ministre limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques à la formation sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure d'accréditation ou de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose d'une accréditation ministérielle et d'un certificat confirmant son aptitude.

La certification de l'aptitude à fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

(3) Sans préjudice des articles 19, paragraphe 5, et 19*bis*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire dispose de l'accréditation ministérielle.

Le centre de formation fournit des formations de qualité sur l'apprentissage du mode de communication et de la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire.

(4) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation dispose de l'accréditation ministérielle et peut introduire sa requête dans le cadre de la demande de délivrance ou de la demande de renouvellement du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en décrivant les dispositions nécessaires dans le dossier accompagnant cette demande.

Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure ont droit à un accès équitable aux services de formation à un prix raisonnable et non discriminatoire qui est en rapport avec les coûts et peut inclure une marge bénéficiaire raisonnable. »

« **Art. 19*ter*.** (1) L'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de l'accréditation se fondent sur :

5. le respect des exigences conformément à l'article 19, paragraphe 4 ;
6. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
7. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe I ;
8. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*quinquies*.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de 2 ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19*quinquies*.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée devra être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de l'accréditation, le centre de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement au ministre. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que l'accréditation initiale. Si des services de formation ont été fournis de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier d'accréditation précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe I renseignant sur les activités exercées pour le centre de formation.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches de formation indiquées dans l'attestation d'accréditation ne sont plus respectées, le centre de formation doit immédiatement cesser de dispenser la formation pour ce qui concerne les tâches en question et en informer le ministre. Le ministre analyse les informations et délivre une attestation

d'accréditation modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation d'accréditation reste inchangée.

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de :

8. respecter les exigences législatives en vigueur ;
9. s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4 ;
10. présenter chaque année au ministre :
  - e) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de candidats inscrits ;
  - f) une liste des formateurs engagés ;
  - g) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis ;
  - h) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées ;
11. s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation ;
12. s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir ;
13. s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité ; et
14. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4. »

« **Art. 19<sup>quater</sup>.** (1) Le ministre veille à la publication et à la mise à jour d'un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation :

6. le nom et les coordonnées de l'Administration ;
7. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact ;
8. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé « NIE » ;
9. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité ; et
10. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(2) Le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par le ministre lors de l'octroi de l'accréditation.

**Art. 19<sup>quinquies</sup>.** « (1) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les formateurs remplissent les conditions requises pour l'admission et le

maintien aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire national.

(2) Les contrôles relatifs aux centres de formation visés à l'article 19<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4, sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout postulant aux services de formation ainsi que sur le respect des conditions d'accréditation, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'accréditation ministérielle et le déroulement correct des formations. Au cas où des irrégularités seraient constatées à l'occasion desdits contrôles, l'accréditation peut être suspendue ou retirée par décision motivée du ministre.

(3) Les mesures prises en exécution de l'article 19<sup>quinquies</sup>, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19<sup>quater</sup>.

(4) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. »

« **Art. 19<sup>sexies</sup>.** Par dérogation à l'article 19, paragraphe 4, point 12, le centre de formation accrédité peut organiser une formation pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun formateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe au centre de formation de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des formateurs en cause.

Le formateur doit satisfaire aux exigences de l'article 19, paragraphe 4, point 12, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes, la licence et la durée d'expérience professionnelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 6bis - Critères en relation avec l'organisation des examens. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 19<sup>septies</sup>.** (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

3. Absence d'influence d'autrui : l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui ;
4. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le

partenaire jusqu'au quatrième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.

Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que :

10. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu ;
11. il est âgé de 26 ans au moins ;
12. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 ;
13. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens ;
14. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen ;
15. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances ;
16. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe ;
17. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise ;
18. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences « conducteurs de train » et sans préjudice du paragraphe 1<sup>er</sup>, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que :

3. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe précédent est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite ;
4. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen. »

**Art. 19octies.** (1) Par dérogation à l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, l'examineur peut organiser un examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée, à du matériel roulant récemment mis en service, au matériel historique récemment remis en service et à un nouveau règlement ou une modification majeure d'un règlement concernant l'attestation.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun examinateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée, le nouveau matériel roulant, le matériel historique et le nouveau règlement ou la modification majeure n'est encore disponible. Il incombe aux examinateurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examinateurs en cause. L'examineur satisfait aux exigences de l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes et la licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.

(2) En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur adresse une demande par envoi recommandé à l'Administration. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe IV dont ceux prouvant les exigences visées à l'article 19septies, paragraphe 2. Le demandeur précise les domaines de compétences pour lesquels il sollicite la reconnaissance. La demande peut également être soumise par l'employeur du demandeur en son nom. Si l'Administration exige lors de l'examen de la demande un complément d'informations, elle le notifie par écrit au demandeur en l'invitant à adresser les pièces complémentaires.

L'Administration décide dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires de :

3. délivrer l'attestation de reconnaissance conforme à l'annexe V ; ou
4. communiquer son refus.

**Art. 19nonies.** (1) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, un examinateur reconnu par l'autorité compétente d'un autre Etat membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande de reconnaissance a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, l'Administration limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques aux examens sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs aux connaissances linguistiques générales. La certification y relative relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des connaissances linguistiques est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

(3) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, et de l'article 19*nonies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs au mode de communication et de terminologie spécifique.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des compétences professionnelles relatives à la communication et à la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

**Art. 19*decies*.** (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur :

5. le respect des exigences conformément à l'article 19*septies*, paragraphe 2 ;
6. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
7. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV ;
8. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*duodecies*, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée devra être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il conviendra de mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées de l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examineur est tenu de :

5. respecter les exigences de la présente loi ;
6. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis ;
7. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu ;

8. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19*decies*, paragraphe 1, point 4.

**Art. 19*undecies*.** (1) L'Administration veille à l'établissement, à la mise à jour et à la publication d'un registre national des examinateurs disposant de la reconnaissance.

(2) Le registre contient pour chaque examinateur :

8. le nom, l'adresse et la date de naissance ;
9. le nom et l'adresse de l'employeur s'il présente une demande au nom de l'examineur ;
10. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen « NIE » ;
11. les domaines de compétences pour lesquels il est reconnu ;
12. la ou les langues pour lesquelles il est reconnu ;
13. la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance ;
14. les coordonnées de personnes de contact.

(3) En vue de la mise à jour du registre, l'examineur ou l'employeur qui agit en son nom, informe l'Administration de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par l'Administration lors de l'octroi de la reconnaissance.

**Art. 19*duodecies*.** (1) Au cas où l'examen est réalisé par plusieurs personnes, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

Sans préjudice du paragraphe 1<sup>er</sup> et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au candidat qui comprend :

8. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription ;
9. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen ;
10. les principes d'évaluation et d'attribution des points ;
11. les conditions de réussite et les suites en cas de note(s) insuffisante(s) ;
12. les délais de réexamen en cas de note(s) insuffisante(s) ;
13. les méthodes et délais de communication des résultats ;
14. la procédure de recours visée à l'article 19*septies*, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant le(s) lieu(x) et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(3) Les examens sont réalisés de manière transparente et ont une durée adéquate pour démontrer que tous les sujets pertinents relatifs à la fonction de sécurité sont couverts. A cet

effet, les méthodes d'examen doivent être adaptées selon l'objectif attendu de chaque domaine de compétences à examiner.

L'examineur qui dirige l'examen est responsable :

6. du choix des méthodes d'examen ;
7. du contenu des questions à poser ;
8. de la vérification de l'identité du candidat préalablement à l'examen ;
9. de l'évaluation des réponses ;
10. de la confidentialité des questions.

Les méthodes d'évaluation sont harmonisées. La confidentialité des questions est garantie moyennant un système de gestion informatisé.

Les examens peuvent être réalisés sur ordinateur. Des simulateurs peuvent être utilisés dans le cadre des examens, dans des situations particulièrement difficiles.

(4) Les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Les données intéressant le bilan d'examen sont conservées pendant dix ans par l'examineur par tous moyens et consultables à tout moment par l'Administration, sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(5) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi, et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les examinateurs exerçant leurs activités sur le territoire national.

(6) Les contrôles visés à l'article 19*decies*, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4 sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur la réalisation des examens de manière indépendante et impartiale, ainsi que sur le respect des conditions de reconnaissance, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans la reconnaissance et le déroulement correct des examens.

L'Administration peut exiger :

4. l'accès à tous les documents utiles ;
5. l'adoption d'une procédure selon laquelle certaines informations sont fournies régulièrement ;
6. la désignation par elle d'observateurs lors des examens.

Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

Les mesures prises en exécution du présent paragraphe et du paragraphe 6 comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19*undecies*.

(7) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer.

*(Loi du 00 xx 0000)*

### **« Chapitre 7 - Certification du matériel roulant ferroviaire. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 20.** (1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ne fait circuler sur ce réseau national que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les

règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat est reconnue par l'Administration.

(2) Le dossier à soumettre à l'Administration contient les informations suivantes :

5. la preuve de l'autorisation dans un autre Etat de la mise en service du matériel roulant et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et les modifications techniques apportées après l'autorisation ;

6. les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'Administration et nécessaires pour son autorisation ;

7. les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant la compatibilité du matériel roulant avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau ;

8. des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque sur le réseau.

(3) Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre État peut être intégralement ou partiellement reconnue.

(4) Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définies par l'Administration. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

### **« Chapitre 7bis – Entretien des véhicules. »**

**Art. 20bis.** Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 20ter.** (1) Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau national, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

(2) Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

(3) Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. Les véhicules sont entretenus par l'entité chargée de l'entretien conformément :

1. au carnet d'entretien de chaque véhicule ;
2. aux exigences en vigueur, y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

(4) Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien est certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

(5) Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien sont remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants :

1. véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;
2. véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers ;
3. véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 2 et 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration avant la mise en service. Les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration :

1. lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;
2. lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

### **« Chapitre 8 - Dispositions pénales. »**

**Art. 21.** La violation des obligations découlant des articles 14, 17, 19 et 20 est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5000 euros ou d'une de ces peines seulement.

*(Loi du 00 xx 0000)*

### **« Chapitre 9 - Dispositions modificatives et abrogatoires. »**

**Art. 22.** Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

**Art. 23.** Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la même loi - il est inséré derrière l'article 20 un article *20bis* nouveau, libellé comme suit:

« Art. 20 bis.- L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. »

**Art. 24.** A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics » est remplacé par « l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

2° Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence « article 26 » est remplacée par « article 20bis ».

3° Le paragraphe 3 est abrogé.

4° Au paragraphe 4, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports » est remplacé par « l'Administration des Chemins de Fer ».

5° Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant :

« (9) Sans préjudice des dispositions de l'article *22bis*, lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, elle peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir entendu les parties, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables. »

**Art. 25.** L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 24. L'utilisation du réseau luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat et sous le contrôle de l'organisme de tarification prévu à l'article 25 par le gestionnaire de l'infrastructure sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau luxembourgeois ; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

Le gestionnaire de l'infrastructure doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées. »

**Art. 26.** Au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 25 de la même loi, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics » est remplacé par « l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

**Art. 27.** Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi - est abrogé.

**Art. 28.** A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

**Art. 29.** L'article 7<sup>quater</sup> de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

**Art. 30.** L'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogé.

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 10 - Dispositions finales. »**

**Art. 31.** La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant : « loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

**Art. 31bis.** Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.

**Art. 32.** La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

**ANNEXE I**  
**DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE D'ACCREDITATION**  
**D'UN CENTRE DE FORMATION**

**Chapitre 1<sup>er</sup> - Première demande d'accréditation.**

La demande en vue de l'obtention de l'accréditation doit être accompagnée des éléments suivants :

1. le nom et la qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable du centre de formation à contacter avec ses coordonnées) ainsi que tout document justifiant le respect de l'article 19, paragraphe 2, alinéa 2 ;
2. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
3. la description de l'organisation interne du centre de formation ;
4. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
6. pour les centres de formation existants :
  - a) les bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations réalisées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de postulants ayant reçu la formation ;
  - b) les bilans financiers portant sur les trois exercices en question; les centres de formation en conformité avec l'article 19*bis*, paragraphe 4, n'étant pas tenus de produire les bilans financiers ;
  - c) le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice des fonctions affectées à des tâches de sécurité sur le réseau national ;
7. le nombre de postulants prévus par formation pour chaque domaine de compétences ;
8. le coût des formations ;
9. le lieu et le calendrier prévisionnel annuel des formations ;
10. la liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les domaines de compétences à enseigner ;

11. une copie du document contractuel relatif à la responsabilité pédagogique conformément à l'article 19<sup>ter</sup>, paragraphe 2, point 6 ;
12. la capacité d'accueil cohérente avec le nombre de postulants prévus, la durée des sessions et la nature des formations ;
13. les matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues ;
14. l'accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés, etc.) ;
15. les méthodes de formation et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux postulants ;
16. les méthodes d'évaluation en cours de formation et le retour d'expérience pour chaque formation ;
17. les moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations ;
18. la méthode qu'il compte utiliser pour garantir que son plan d'étude qui décrit les objectifs à atteindre, le contenu, les méthodes de formation, les processus d'évaluation et le temps consacré à chaque action en rapport avec la formation est maintenu à jour ;
19. le système d'analyse des besoins ; et
20. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion de la qualité.

## **Chapitre 2 - Demande de renouvellement d'accréditation.**

La demande en vue du renouvellement de l'accréditation conformément à l'article 11 exige la mise à jour des éléments de la demande d'accréditation précédente et la production des éléments ou documents suivants :

- a) la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
- b) un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'accréditation ; et
- c) un bilan pédagogique des formations initiales, continues et complémentaires réalisées par domaine de compétences depuis l'obtention de l'accréditation précédente, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de postulants et pour les centres de formation autres que les centres de formation appartenant à une entreprise ferroviaire ou à un gestionnaire d'infrastructure, un bilan financier de ces formations.

## ANNEXE II

### MODELE DE L'ATTESTATION D'ACCREDITATION D'UN CENTRE DE FORMATION

	<b>ATTESTATION D'ACCREDITATION CENTRE DE FORMATION</b>	<b>GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG</b>
<b>1. LEGISLATION NATIONALE</b>		
« <i>Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire</i> »		
<b>2. AUTORITE COMPETENTE</b>		
Dénomination légale : <i>Administration des Chemins de Fer</i>		
Adresse : <i>1, Porte de France</i>		
Pays : <i>L-4360 ESCH SUR ALZETTE</i>		
<b>3. CENTRE DE FORMATION ACCREDITE</b>		
Dénomination légale :		
Adresse :		
Pays :		
Numéro d'enregistrement : « <i>LU-xx-aaaa-0000</i> »		
<b>4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES</b>		
1.	6.	
2.	7.	
3.	8.	
4.	9.	
5.	10.	
<b>5. INFORMATIONS RELATIVES A L'ACCREDITATION</b>		
Première demande d'accréditation : <input type="radio"/>		
Renouvellement : <input type="radio"/>		
Modification : <input type="radio"/>		
Valable du : au :		
Observations :		
Date de délivrance :		Le Ministre :
Numéro interne :		Cachet :

**ANNEXE III**  
**DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Administration des Chemins de Fer

**« DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE »**  
*(à attacher à la demande de reconnaissance)*

Nom et prénom du demandeur : .....

Né(e) le ..... - ..... - ..... (jour-mois-année) à ..... (lieu).

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du xx mois 20xx ayant pour objet (titre), le (la) soussigné(e) déclare qu'il (elle) observera les critères d'indépendance et d'impartialité ci-après.

**CRITERES D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE**

*L'examineur réalise les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Un examineur est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :*

- 1) Absence d'influence d'autrui : L'examineur doit être indépendant à l'égard des candidats qu'il examine et doit réaliser les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui.*
- 2) Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : Nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le candidat ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le parent du partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.*

Fait à ..... (lieu), le ..... - ..... - ..... (jour-mois-année).

Signature : .....  
*(précédé de la mention « lu et approuvé » à écrire en toutes lettres)*

**ANNEXE IV**  
**DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE**  
**DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR**

**Chapitre 1<sup>er</sup> - Première demande de reconnaissance.**

La demande en vue de l'obtention de la reconnaissance est accompagnée des éléments suivants :

10. le nom du demandeur (adresse postale et électronique, le numéro de téléphone) ;
11. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
12. le cas échéant, le nom et la qualité de l'employeur (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable des examinateurs à contacter avec ses coordonnées) ;
13. un extrait du casier judiciaire du demandeur datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
14. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
15. le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services à fournir ;
16. les copies des diplômes et/ou des certificats attestant l'expérience professionnelle du demandeur et justifiant l'activité d'examineur dans les domaines de compétences concernés ;
17. la déclaration d'indépendance et d'impartialité conformément à l'article 3 ;
18. les méthodes d'examen suivant l'article 17.

**Chapitre 2 - Demande de renouvellement de la reconnaissance.**

La demande en vue du renouvellement de la reconnaissance conformément à l'article 10 exige la mise à jour des éléments de la demande de reconnaissance précédente et la production des éléments ou documents suivants :

4. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
5. un extrait du casier judiciaire de l'examineur datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement de la reconnaissance ;
6. un bilan des examens réalisés par domaine de compétences depuis l'obtention de la reconnaissance précédente, indiquant le nombre d'examens réalisés, le nombre de

postulants et le nombre de certificats délivrés, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis.

## ANNEXE V

### MODELE DE L'ATTESTATION DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR

	<b>ATTESTATION DE RECONNAISSANCE EXAMINATEUR</b>	<b>GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG</b>
<b>1. LEGISLATION NATIONALE</b>		
« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »		
<b>2. AUTORITE COMPETENTE</b>		
Dénomination légale : Administration des Chemins de Fer		
Adresse : 1, Porte de France		
Pays : L-4360 ESCH SUR ALZETTE		
<b>3. EXAMINATEUR RECONNU</b>		
Nom : _____ Employeur : _____		
Adresse : _____		
Pays : _____ Langues reconnues 1. _____		
Date (et lieu) de naissance : _____ " " 2. _____		
Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 » " " 3. _____		
<b>4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES</b>		
1. _____ 6. _____		
2. _____ 7. _____		
3. _____ 8. _____		
4. _____ 9. _____		
5. _____ 10. _____		
<b>5. INFORMATIONS RELATIVES A LA RECONNAISSANCE</b>		
Première demande de reconnaissance : <input type="radio"/>		
Renouvellement : <input type="radio"/>		
Modification : <input type="radio"/>		
Valable du : _____ au : _____		
Observations : _____		
Date de délivrance : _____		L'autorité compétente : _____
Numéro interne : _____		Cachet : _____

**Loi du 3 août 2010 ayant pour objet**

- A) la transposition en droit national de la 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 ;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

(Memorial A – 135 du 12 août 2010, p. 2194 ; doc. parl. 6110 ; dir. 2007/58)

modifiée par

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc. parl. 00 ; dir. 2012/34)

**Texte coordonné au 00 xx 0000**

**Version applicable à partir du 00 xx 0000**

*(Loi du 00 xx 0000)*

**« Chapitre 1<sup>er</sup> - Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 1<sup>er</sup>.** La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ». »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 2.** (1) L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

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

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 3.** (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé par le terme « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

(8) Le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

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

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du

21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration des chemins de fer, ci-après désignée par le terme « l'Administration », et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé « DRR ».

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe :

4. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le trajet défini dans un contrat de service public ;
5. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3bis, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et
6. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. À cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite.

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

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 4** (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

(2) Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées.

Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande :

5. de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public ;
6. de toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
7. du gestionnaire de l'infrastructure ;
8. de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations

fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

La décision motivée du régulateur précise le délai et les conditions dans lesquels les entités énumérées au présent paragraphe peuvent demander le réexamen de la décision.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer est autorisée à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de sa compétence et qui sont effectuées entre deux gares nationales.

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

La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union européenne. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

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

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

## **« Chapitre 2 - Litiges et recours. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 5.** (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut, dans ce cadre, saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

8. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
9. les critères contenus dans ce document ;
10. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
11. le système de tarification ;
12. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
13. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
14. l'accès aux services et leur tarification.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et à contrôler le paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1 à 7, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie à l'Administration des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. De sa propre initiative, le régulateur prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur le marché des services ferroviaires, au regard du paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1 à 7.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, 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 et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

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

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées.

(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

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

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante. »

(Loi du 00 xx 0000)

**« Chapitre 3 - Sanctions administratives. »**

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 6.** (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :

5. un avertissement ;
6. un blâme ;
7. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
8. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 5.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub 1 ci-dessus.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels

passé le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

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

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

#### **« Chapitre 4 - Financement du régulateur. »**

*(Loi du 00 xx 0000)*

« **Art. 7.** Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat. »

*(Loi du 00 xx 0000)*

#### **« Chapitre 5 - Dispositions modificatives et abrogatoires. »**

**Art. 8.** L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant :

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

**Art. 9.** L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant :

- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

**Art. 10.** Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

**Art. 11.** La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « loi sur la régulation du marché ferroviaire ».

**Art. 12.** La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Directive	Loi 1995	Loi 1999	Loi 2009	Loi 2010	Projet Recast	FUSION	DRR	Comment.
-----------	----------	----------	----------	----------	---------------	--------	-----	----------

1.1 a)								Non sujet à transposition
b)								Non sujet à transposition
c)								Non sujet à transposition

1.2								Non sujet à transposition
2.1 al. 1 <sup>er</sup>			1		57			Transposé à l'article en question
2.2 al. 2								Non sujet à transposition
2.2 a)		5 (1)			33			
b)		5 (1)			33			
c)		5 (1)			33			
d)		5 (1)			33			
2.3 a)		5 (1)			33			
b)		5 (1)			33			
c)								Non sujet à transposition
d)								Non sujet à transposition
2.4								Non sujet à transposition
2.5								Non sujet à transposition
2.6								Non sujet à transposition
2.7								Non sujet à transposition
2.8								Non sujet à transposition
2.9								Non sujet à transposition

2.10								Non sujet à transposition
2.11								Non sujet à transposition
3.1		2.7	2.14		28 et 58			
3.2	6 (1)		2.16		7 et 58			
3.3	2.3				3			
3.4		2.17			28			
3.5		2.18			28			
3.6								Non sujet à transposition
3.7								Non sujet à transposition
3.8		2.20			28			
3.9		2.10			28			
3.10		2.2			28			
3.11	2.4				3			
3.12	2.2				3			
3.13		2.1			28			
3.14		2.11			28			
3.15		2.3	2.5		28 et 58			
3.16								Non sujet à transposition
3.17	2.1				3			

3.18		2.15			28			
3.19				2 (2)	100	1.3		
3.20		2.9			28			
3.21		2.13			28			
3.22						1.4		
3.23						1.1		
3.24		2.5			28			
3.25	2.5	2.15			3 et 28			
3.26						1.5		
3.27		2.19			28	1.16		
3.28		2.8			28	1.7		
3.29	2.6				3	1.23		
3.30			2.26		58	1.15		
4.1	8				9			
4.2	6 (1)				7			
5.1 al. 1		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (2)			44			
5.1 al. 2		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (1)			44			
5.2		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (3)			44			

5.3		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (4)			44			
5.3 a)		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (4)			44			
5.3 b)		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (4.2)			44			
5.3 c)		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (4.3)			44			
5.3 d)		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (4.4)			44			
5.3 e)		Chapitre <i>2bis</i>  Art. 19 <i>bis</i> (4.5)			44			
5.4								Non sujet à transposition
6.1	20 (2)				25			
6.2								Non sujet à transposition
6.3		19 <i>bis</i> (5)			44			

6.4		19bis (5)			44			
7.1		21			48			
7.1 a)			4 (2)		61			
7.1 b)			4 (1)		61			
7.2								Non sujet à transposition
7.3								Non sujet à transposition
8.1	9				11			
8.2	10				12			
8.3	20 (1)				25			
8.4	10 (5)				12			
9.1	20				25			
9.2								Non sujet à transposition
9.3								Non sujet à transposition
10.1		Chapitre 1 <sup>er</sup> bis  Art. 3bis (1)			30			
10.2		Chapitre1 <sup>er</sup> bis  Art. 3bis (2)			30			
10.3		Chapitre 1 <sup>er</sup> bis			30			

		Art. 3bis (3)					
10.4							Non sujet à transposition
11.1		Chapitre 1 <sup>er</sup> bis  Art. 3bis (4)			30		
11.2				4	102		
11.2 a)				4	102		
11.2 b)				4	102		
11.2 c)				4	102		
11.2 d) al. 1				4	102		
11.2 d) al. 2				4 (2)	102		
11.3				4 (2)	102		
11.3 a)				4 (2)	102		
11.3 b)				4 (2)	102		
11.3 c)				4 (2)	102		
11.3 d)				4 (2)	102		
11.4							Non sujet à transposition
11.5							Non sujet à transposition
11.6				5 (7)	104		
12.1		Chapitre 4 Art. 25			53		

12.2		Chapitre 4 Art. 24  Chapitre 4 Art. 25		4 (3)	52 et 53  102			
12.3				4 (3)	102			
12.4				4 (3)	102			
12.5								Non sujet à transposition
13.1						Chapitre 2 Art. 3		
13.2						Chapitre 2 Art. 3		
13.3 al. 1						4 (5)		
13.3 al. 2						4 (5)		
13.3 al. 3						4 (5)		
13.4 al. 1				3	101			
13.4 al. 2				3	101			
13.5				3	101			
13.6						Chapitre 2 Art. 3 (5)		
13.7						Chapitre 2 Art. 4 (3)		

13.8						Chapitre 2 Art. 3 (5)		
13.9								Non sujet à transposition
14.1		Chapitre 1 <sup>er</sup> <i>bis</i> Art. 3 <i>bis</i>			30			
14.2								Non sujet à transposition
14.3								Non sujet à transposition
14.4								Non sujet à transposition
14.5								Non sujet à transposition
15.1								Non sujet à transposition
15.2								Non sujet à transposition
15.3								Non sujet à transposition
15.4								Non sujet à transposition
15.4 a)								Non sujet à transposition
15.4 b)								Non sujet à transposition
15.4 c)								Non sujet à transposition
15.4 d)								Non sujet à transposition

15.4 e)								Non sujet à transposition
15.4 f)								Non sujet à transposition
15.4 g)								Non sujet à transposition
15.5								Non sujet à transposition
15.6								Non sujet à transposition
16		Art. 6			34			
17		Chapitre 2			31 - 43			
17.1		Chapitre 2			31 - 43			
17.2		Chapitre 2			31 - 43			
17.3		Chapitre 2			31 - 43			
17.4		Chapitre 2			31 - 43			
17.5		Chapitre 2			31 - 43			
18 al. 1		7						
18 al. 2		7						
19 a)		8			35			
19 b)		8			35			
19 c)		8			35			
19 d)		8			35			

20.1		9			36			
20.2		9			36			
20.3		9			36			
20.4		9			36			
20.5								Non sujet à transposition
21		10			37			
22		11			38			Dernière phrase non sujette à transposition
23.1		12			39			
23.2		12			39			
23.3		12						Non sujet à transposition
24.1 al. 1		14			40			
24.1 al. 2		15			41			
24.2		14			40			
24.3		15			41			
24.4		4 (2)			32			
24.5		4 (2)			32			
24.6		4 (2)			32			
24.7		15 (1)			41			
24.8		15 (3)			41			
25.1								Non sujet à transposition

25.2		6			34			
25.3		17 18			43			
26								Non sujet à transposition
27.1						22 (1)		
27.2						22		
27.3						22		
27.4						22		
28						5		
29.1 al. 1						Chapitre 3		
29.1 al. 2						Chapitre 3		
29.1 al. 3						22 (2)		
29.1 al. 4						Chapitre 3		
29.1 al. 5								Non sujet à transposition
29.2						Chapitre 3		
29.3						Chapitre 3		
29.4						23 (7)		
30.1	14bis (1)				18			
30.2	6 (2)				7			
30.3	6 (2)				7			

30.4	6 (2)				7			
30.5	6 (3)				7			
30.6	6 (4)				7			
30.7	14bis (2)				18			
30.8	14bis (3)				18			
31.1		24			52			
31.2				3 (9)	101			
31.3 al. 1						6 (3)		
31.3 al. 2								Non sujet à transposition
31.3 al. 3								Non sujet à transposition
31.4						7 (1)		
31.5 al. 1						7 (2)		
31.5 al. 2								Non sujet à transposition
31.5 al. 3								Non sujet à transposition
31.5 al. 4								Non sujet à transposition
31.5 al. 5								Non sujet à transposition
31.5 al. 6								Non sujet à transposition
31.6								Non sujet à transposition

31.7					6 (1)		
31.8					6 (2)		
31.9							Non sujet à transposition
31.10					22 (3)		
32.1 al. 1							Non sujet à transposition
32.1 al. 2							Non sujet à transposition
32.1 al. 3							Non sujet à transposition
32.1 al. 4							Non sujet à transposition
32.1 al. 5							Non sujet à transposition
32.1 al. 6					22 (4)		
32.2							Non sujet à transposition
32.3							Non sujet à transposition
32.4 al. 1							Non sujet à transposition
32.4 al. 2							Non sujet à transposition
32.4 al. 3							Non sujet à transposition
32.4 al. 4							Non sujet à transposition

32.5								Non sujet à transposition
32.6						22 (4)		
33.1								Non sujet à transposition
33.2								Non sujet à transposition
33.3						22 (2)		
33.4								Non sujet à transposition
33.5						22 (2)		
34.1								Non sujet à transposition
34.2								Non sujet à transposition
34.3								Non sujet à transposition
34.4								Non sujet à transposition
35.1						20		
35.2						20		
35.3								Non sujet à transposition
36				3 (11)	101	22 (7)		
37.1			4 (1), point 14		61			
37.2						21		
38.1 al. 1						25		

38.1 al. 2						25		
38.1 al. 3						25		
38.2 al. 1						27 (1) al. 2		
38.2 al. 2						1.1 26 al. 1		
38.3						5		
38.4				3 (12)	101			
39.1						23.6		
39.2						23.7		
40.1 al. 1			4 (1), point 14		61			
40.1 al. 2			4 (1), point 15		61			
40.2								Non sujet à transposition
40.3								Non sujet à transposition
40.4								Non sujet à transposition
40.5 al. 1								Non sujet à transposition
40.5 al. 2								Non sujet à transposition
41.1						5 (1)		
41.2						5 (2)		

41.3								Non sujet à transposition
42.1 al. 1						26		
42.1 al. 2								Non sujet à transposition
42.2						26 al. 8		
42.3						26 al. 6		
42.4						26 al. 5		
42.5						26 al. 2		
42.6 al. 1						26 al. 3		
42.6 al. 2						26 al. 4		
42.6 al. 3				3	101			
42.7						26 al. 7		
42.8								Non sujet à transposition
43.1							Chapitre 4	
43.2								Non sujet à transposition
43.3				4 (1), point 16		61		
44.1						27		
44.2							Chapitre 4	
44.3						27		

44.4					1.6	Chapitre 1 <sup>er</sup>	
45.1						Chapitre 4 4.4.1	
45.2						Chapitre 4 4.4.3	
45.3					27 (4) al. 2		
45.4					27 (4) al. 2		
46.1						Chapitre 4 4.4.1	
46.2					27 (4)	Chapitre 4 4.4.1	
46.3					27 (4)		
46.3 a)					27 (4)		
46.3 b)					27 (4)		
46.3 c)					27 (4)		
46.3 d) al. 1					27 (4)		
46.3 d) al. 2					27 (4)		
46.4						Chapitre 4 4.4.1	

46.5						Chapitre 4 4.4.1	
46.6						Chapitre 4 4.4.2	
47.1						Chapitre 4 4.4.3	
47.2	15 (4)				20		
47.3						Chapitre 4 4.4.3	
47.4 al. 1						Chapitre 4 4.4.3	
47.4 al. 2						Chapitre 4 4.4.3	
47.4 al. 3							Non sujet à transposition
47.4 al. 4							Non sujet à transposition
47.5						Chapitre 4 4.4.3	
47.6						Chapitre 4	

							4.4.3	
48.1							Chapitre 4 4.3.2	
48.2							à rajouter au Chap. 4 4.3.2	
49.1								Non sujet à transposition
49.2 al. 1						26 al. 3		
49.2 al. 2						26		
49.3						26		
50.1	15 (4) al. 2				20			
50.2	15 (4) al. 3				20			
50.3	15 (4) al. 4				20			
51.1	15 (5)				20			
51.2	15 (5)				20			
51.2 a)	15 (5)				20			

51.2 b)	15 (5)				20			
51.2 c)	15 (5)				20			
51.2 d)	15 (5)				20			
51.3	15 (7)				20			
51.3 a)	15 (7)				20			
51.3 b)	15 (7)				20			
51.4	15 (8)				20			
51.4 a)	15 (8)				20			
51.4 b)	15 (8)				20			
52.1						32 (1)		
52.2						32 (1)		
53.1							Chapitre 4 4.5	
53.2							à rajouter Chapitre 4 4.5	
53.3							à rajouter	

							Chapitre 4 4.5	
54.1							dernière phrase à rajouter au chapitre 4 4.8.4	
54.2 al. 1							Chapitre 4 4.8.4	
54.2 al. 2							Chapitre 4 4.8.4	
54.3								Non sujet à transposition
55.1				2 (1) 3 (4)	100 101			
55.2								Non sujet à transposition
55.3 al. 1				3 (4)	101			
55.3 al. 2				3 (5) à rajouter ILR	101			
55.3 al. 3				3 (5) à rajouter ILR	101			

55.3 al. 4				3 (5) à rajouter ILR	101			
55.3 al. 5				3 (5) à rajouter ILR	101			
56.1				5 (1)	104			
56.1 a)				5 (1) 1.	104			
56.1 b)				5 (1) 2.	104			
56.1 c)				5 (1) 3.	104			
56.1 d)				5 (1) 4.	104			
56.1 e)				5 (1) 5.	104			
56.1 f)				5 (1) 6.	104			
56.1 g)				5 (1) 7.	104			
56.2				5 (3) al. 1	104			
56.3 al. 1				5 (3) al. 2	104			
56.3 al. 2								ILR LOI DE BASE
56.4								Non sujet à transposition
56.5								ILR LOI DE BASE
56.6				3 (10)	101			
56.7				3 (13)	101			
56.8 al. 1				3 (14)	101			

56.8 al. 2				3(14) 6	101 106			
56.9 al. 1				5 (4)	104			
56.9 al. 2				5 (4)	104			
56.9 al. 3				5 (4)	104			
56.10				5 (7)	104			
56.11				5 (5)	104			
56.12 al. 1				3 (15)	101			
56.12 al. 2				3 (15)	101			
56.13								Non sujet à transposition
57.1 al. 1				3.6	101			
57.1 al. 2								Non sujet à transposition
57.2								Loi de base ILR
57.3				5 (6) al. 1	104			
57.4				5 (6) al. 2	104			
57.5				5 (6) al. 3	104			
57.6				3 (8)	101			

57.7								Non sujet à transposition
57.8								Non sujet à transposition
57.9				3	101			
58								Non sujet à transposition
59								Non sujet à transposition
60								Non sujet à transposition
61								Non sujet à transposition
62								Non sujet à transposition
63								Non sujet à transposition
64								Non sujet à transposition
65								Non sujet à transposition
66								Non sujet à transposition
67								Non sujet à transposition
ANNEXE I	2, point 3				3			
ANNEXE II						3		

ANNEXE III		9 (1)			36			
ANNEXE IV						22 (2)		
ANNEXE V	6 (2)				7			
ANNEXE VI  PARTIE I								Non sujet à transposition
ANNEXE VI  PARTIE II						20 al. 1		
ANNEXE VII							Chapitre 4  4.3	
ANNEXE VIII				3 (15)	101			

## DIRECTIVES

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

du 21 novembre 2012

établissant un espace ferroviaire unique européen

(refonte)

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

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 <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

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

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

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

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

(5) Pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres devraient s'assurer que les entreprises ferroviaires ont un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché.

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

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

<sup>(1)</sup> JO C 132 du 3.5.2011, p. 99.

<sup>(2)</sup> JO C 104 du 2.4.2011, p. 53.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 16 novembre 2011 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 8 mars 2012 (JO C 108 E du 14.4.2012, p. 8). Position du Parlement européen du 3 juillet 2012 et décision du Conseil du 29 octobre 2012.

<sup>(4)</sup> JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

<sup>(5)</sup> JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.

<sup>(6)</sup> JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

(8) Pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport ferroviaire en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée.

- (9) En l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres devraient, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant le paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectué par les entreprises ferroviaires. Ces modalités ne devraient pas introduire de discrimination entre les entreprises ferroviaires.
- (10) Les États membres devraient veiller à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire publiques existantes jouissent d'une structure financière saine dans le plein respect des règles de l'Union sur les aides d'État. Ceci est sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement des infrastructures.
- (11) Les candidats devraient avoir la possibilité d'exprimer leur opinion sur le contenu du plan d'entreprise en ce qui concerne l'exploitation, la mise à disposition et le développement de l'infrastructure. Cela ne devrait pas nécessairement avoir comme conséquence la communication de l'ensemble du plan d'entreprise mis au point par le gestionnaire de l'infrastructure.
- (12) Étant donné que les embranchements particuliers tels que ceux situés dans des installations industrielles particulières ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire telle que définie dans la présente directive, les gestionnaires de ces infrastructures ne devraient pas être soumis aux obligations imposées aux gestionnaires de l'infrastructure en vertu de la présente directive. Un accès non discriminatoire aux embranchements devrait cependant être garanti, quel que soit leur propriétaire, lorsqu'ils sont nécessaires pour avoir accès à des installations de service qui sont essentielles pour la fourniture de services de transport et lorsqu'ils desservent ou peuvent desservir plus d'un client final.
- (13) Les États membres devraient être en mesure de décider de couvrir les dépenses d'infrastructure par des moyens autres que le financement direct par l'État, comme un partenariat public-privé et un financement par le secteur privé.
- (14) Le compte de profits et pertes d'un gestionnaire de l'infrastructure devrait être en équilibre sur une période raisonnable qui, une fois définie, pourrait être dépassée dans des circonstances exceptionnelles telles qu'une détérioration majeure et soudaine de la situation économique d'un État membre affectant de manière importante le niveau du trafic sur son infrastructure ou le niveau de financement public disponible. Conformément aux règles comptables internationales, le montant des emprunts servant au financement des projets d'infrastructure n'apparaît pas dans le compte de profits et pertes.
- (15) Un secteur du fret efficace, surtout à l'échelon transfrontalier, nécessite des mesures d'ouverture du marché.
- (16) Pour garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires soient appliqués sur une base uniforme et de manière non discriminatoire dans toute l'Union, il convient d'instaurer une licence pour les entreprises ferroviaires.
- (17) Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il convient d'autoriser les nouveaux entrants sur le marché à prendre et à déposer des voyageurs en cours de route afin de garantir que ces opérations soient économiquement viables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants.
- (18) L'introduction de nouveaux services de transport de voyageurs librement accessibles et internationaux comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour ouvrir le marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts qui sont connexes au trajet international. L'objet principal des nouveaux services devrait être le transport de voyageurs sur un trajet international. Afin de déterminer si tel est l'objet principal du service, il convient de prendre en compte des critères comme la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport national de voyageurs ou du transport international de voyageurs, et la longueur du service. C'est à l'organisme de contrôle national respectif qu'il devrait incomber de déterminer l'objet principal du service à la demande d'une partie intéressée.
- (19) Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route<sup>(1)</sup> autorise les États membres et les autorités locales à attribuer des contrats de service public qui peuvent comporter des droits exclusifs pour l'exploitation de certains services. Il est donc nécessaire de veiller à la cohérence entre les dispositions de ce règlement et le principe de l'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (20) L'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport de voyageurs par chemin de fer fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter le droit d'accès au marché lorsque ledit droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et lorsque l'organisme de contrôle donne son accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public.
- (21) L'évaluation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public devrait prendre en compte des critères prédéterminés comme les répercussions sur la rentabilité des services qui sont inclus dans le contrat de service public, y compris les répercussions sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué le contrat, la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts des deux côtés de la frontière ainsi que l'horaire et la fréquence du

(<sup>1</sup>) JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

- nouveau service proposé. Conformément à cette évaluation et à la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres devraient être en mesure d'autoriser, de modifier ou de refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris en ce qui concerne la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs, en accord avec l'analyse économique et conformément au droit de l'Union et aux principes d'égalité et de non-discrimination.
- (22) Afin de contribuer à l'exploitation de services de transport de voyageurs sur les lignes remplissant une obligation de service public, les États membres devraient pouvoir permettre aux autorités compétentes pour ces services de prélever une redevance sur les services de transport de voyageurs qui relèvent de leur compétence. Cette redevance devrait participer au financement des obligations de service public fixées par les contrats de service public.
- (23) L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Les compétences de l'organisme de contrôle devraient être étendues de manière à lui permettre d'évaluer l'objectif d'un service international et, le cas échéant, l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants.
- (24) Afin d'investir dans les services utilisant des infrastructures spécialisées, notamment des lignes à grande vitesse, les candidats ont besoin de sécurité juridique vu l'ampleur des investissements à long terme.
- (25) Les organismes de contrôle devraient échanger des informations et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Ils devraient progressivement établir des lignes directrices fondées sur leur expérience.
- (26) Pour assurer une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires ainsi qu'une totale transparence, un accès aux services et leur mise à disposition de manière non discriminatoire, il convient d'opérer une distinction entre l'exploitation des services de transport et la gestion des installations de service. Par conséquent, il est nécessaire que ces deux types d'activité soient gérés indépendamment lorsque l'exploitant de l'installation de service dépend d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante au niveau national sur au moins un des marchés de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs pour lesquels l'installation est utilisée. Cette indépendance ne devrait pas avoir comme conséquence l'établissement d'une entité juridique distincte pour les installations de service.
- (27) L'accès non discriminatoire aux installations de services et la fourniture de services liés au rail dans ces installations devraient permettre aux entreprises ferroviaires d'offrir des services de meilleure qualité aux voyageurs et aux usagers des services de fret.
- (28) Dès lors que la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité<sup>(1)</sup> prévoit l'ouverture du marché européen de l'électricité, le courant de traction devrait être fourni aux entreprises ferroviaires sur demande, d'une manière non discriminatoire. Lorsqu'un seul fournisseur est disponible, la redevance imposée pour un tel service devrait être fixée sur la base de principes de tarification uniformes.
- (29) Concernant les relations avec les pays tiers, il y a lieu d'accorder une attention particulière à l'existence d'un accès réciproque des entreprises ferroviaires de l'Union au marché ferroviaire de ces pays, et des accords transfrontaliers devraient apporter une contribution en ce sens.
- (30) Pour garantir des services fiables et adéquats, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle.
- (31) Pour la protection des clients et des tiers, il est essentiel de garantir que les entreprises ferroviaires soient suffisamment assurées en matière de responsabilité civile. Il convient également de permettre que cette responsabilité civile en cas d'accident soit assurée par des garanties fournies par des banques ou d'autres entreprises, sous réserve que cette assurance soit offerte aux conditions du marché, ne se traduise pas par une aide d'État et ne contienne pas d'éléments de discrimination à l'encontre des autres entreprises ferroviaires.
- (32) Une entreprise ferroviaire devrait par ailleurs être tenue de respecter le droit national et de l'Union relatif à l'exploitation de services ferroviaires, appliqué de manière non discriminatoire, visant à assurer qu'elle est à même d'exercer son activité sur des parcours spécifiques en toute sécurité et dans le plein respect de la santé, des conditions sociales et des droits des travailleurs et des consommateurs.
- (33) Les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences des entreprises ferroviaires doivent être transparentes et respecter le principe de non-discrimination.

<sup>(1)</sup> JO L 211 du 14.8.2009, p. 55.

- (34) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau. Ce document de référence du réseau devrait être publié dans au moins deux langues officielles de l'Union, conformément à l'usage existant au niveau international.
- (35) Des systèmes appropriés de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, combinés à l'existence d'opérateurs compétitifs, conduiront à un meilleur équilibre entre les différents modes de transport.
- (36) Il conviendrait d'inciter les gestionnaires de l'infrastructure, par exemple par des primes aux directeurs généraux, à réduire le niveau des redevances d'accès et les coûts de fourniture de l'infrastructure.
- (37) L'obligation qui incombe aux États membres de garantir que les objectifs de performance et les revenus à moyen et long termes du gestionnaire de l'infrastructure soient mis en œuvre par un contrat entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure devrait être sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure ferroviaire.
- (38) L'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.
- (39) Les méthodes d'imputation des coûts établies par les gestionnaires de l'infrastructure devraient se fonder sur les meilleures connaissances disponibles quant à l'origine des coûts et imputer les coûts aux différents services proposés aux entreprises ferroviaires et, le cas échéant, aux types de matériel roulant.
- (40) Des systèmes de tarification adéquats pour les infrastructures ferroviaires combinés à des systèmes de tarification adéquats pour les autres infrastructures de transport et à des opérateurs compétitifs devraient conduire à un équilibre optimal et durable des différents modes de transport.
- (41) Lors de la perception de majorations, différents segments de marché devraient être définis par le gestionnaire de l'infrastructure, lorsque les coûts de la fourniture de services de transport, leurs prix sur le marché ou leurs exigences en matière de qualité de service diffèrent considérablement.
- (42) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire. Ces systèmes devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.
- (43) Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure.
- (44) Il convient que les systèmes de répartition des capacités et les systèmes de tarification émettent des signaux économiques clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.
- (45) Le bruit de roulement causé par les sabots de frein faisant appel à la technologie de la fonte utilisés sur les wagons de fret est l'une des causes d'émissions sonores qui pourraient être réduites au moyen de solutions techniques appropriées. Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit devraient en priorité concerner les wagons de fret qui ne respectent pas les exigences de la décision 2006/66/CE de la Commission du 23 décembre 2005 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant – bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel <sup>(1)</sup>. Lorsque cette différenciation entraîne une perte de recettes pour le gestionnaire de l'infrastructure, elle devrait être sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État.
- (46) Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit devraient venir en complément d'autres mesures visant à réduire le bruit généré par le trafic ferroviaire, telles que l'adoption de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) établissant des limites maximales de bruit généré par les véhicules ferroviaires, une cartographie du bruit et des programmes d'action pour la réduction des nuisances sonores en vertu de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement <sup>(2)</sup>, ainsi que la modernisation des véhicules ferroviaires et la mise en place d'infrastructures de réduction du bruit grâce à des financements de l'Union et à des financements publics nationaux.
- (47) Des mesures de réduction du bruit équivalentes à celles adoptées pour le secteur ferroviaire devraient être envisagées pour d'autres moyens de transport.
- (48) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient modifier le système de tarification au moyen d'une différenciation temporaire pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) afin d'accélérer son installation à bord des locomotives. Cette différenciation devrait se traduire par des incitations appropriées à équiper les trains du système ETCS.
- (49) Afin de tenir compte de la nécessité pour les utilisateurs, ou utilisateurs potentiels, des capacités de l'infrastructure ferroviaire de planifier leurs opérations, ainsi que des besoins des clients et des bailleurs de fonds, il est important que les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les capacités de l'infrastructure soient attribuées d'une manière qui reflète la nécessité de maintenir et d'améliorer les niveaux de fiabilité du service.

<sup>(1)</sup> JO L 37 du 8.2.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

- (50) Il est souhaitable que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure soient encouragés à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.
- (51) Les États membres devraient avoir la faculté de donner aux acheteurs de services ferroviaires un accès direct au processus de répartition des capacités.
- (52) Il importe de prendre en considération les exigences commerciales tant des candidats que du gestionnaire de l'infrastructure.
- (53) Il importe de laisser aux gestionnaires de l'infrastructure autant de souplesse que possible pour la répartition des capacités de l'infrastructure, mais il convient que cette souplesse reste compatible avec la satisfaction des besoins raisonnables des candidats.
- (54) Il convient que le processus de répartition des capacités évite que les souhaits des entreprises qui détiennent ou souhaitent détenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ne soit soumis à des contraintes excessives.
- (55) Il peut être nécessaire, dans le cadre des systèmes de tarification et de répartition des capacités, de tenir compte du fait que différents segments du réseau ferroviaire peuvent avoir été conçus de manière à répondre aux besoins d'utilisateurs principaux différents.
- (56) Souvent, des utilisateurs différents et des catégories différentes d'utilisateurs ne produisent pas les mêmes effets sur la capacité de l'infrastructure et il y a lieu de dûment peser, les uns par rapport aux autres, les besoins de services différents.
- (57) Les services exploités en vertu de contrats conclus avec les autorités publiques peuvent rendre nécessaire l'adoption de règles particulières afin de préserver leur attrait pour les utilisateurs.
- (58) Il convient que les systèmes de tarification et de répartition des capacités tiennent compte des effets de la saturation croissante de la capacité de l'infrastructure, voire de la rareté des capacités.
- (59) Les différents calendriers de programmation des divers types de trafic devraient assurer que les demandes de capacités de l'infrastructure qui sont introduites après l'achèvement du processus d'établissement de l'horaire de service annuel soient satisfaites.
- (60) Afin d'assurer un résultat optimal pour les entreprises ferroviaires, il est opportun d'exiger un contrôle de l'utilisation des capacités de l'infrastructure lorsque la coordination des demandes de capacités est indispensable pour pouvoir répondre aux besoins des utilisateurs.
- (61) Vu leur position de monopole, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être obligés d'examiner les capacités de l'infrastructure disponibles et les méthodes de renforcement de celles-ci lorsque la procédure de répartition des capacités n'est pas à même de répondre aux besoins des utilisateurs.
- (62) En raison du manque d'informations sur les demandes d'autres entreprises ferroviaires et sur les contraintes du système, il peut être difficile pour les entreprises ferroviaires d'optimiser leurs demandes de capacités de l'infrastructure.
- (63) Il est important d'assurer une meilleure coordination des systèmes de répartition des capacités de manière à rendre le transport ferroviaire plus intéressant pour le trafic utilisant le réseau de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, et en particulier pour le trafic international.
- (64) Il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire, soit entre infrastructures ferroviaires, soit entre modes de transport différents, du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification.
- (65) Il est souhaitable de définir les composantes du service d'infrastructure qui sont essentielles pour permettre à un exploitant de fournir un service et qui doivent être assurées en contrepartie de redevances d'accès minimales.
- (66) Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires et il y a lieu que les systèmes de tarification de l'infrastructure prévoient des mesures d'incitation pour les gestionnaires de l'infrastructure afin de rendre les investissements appropriés économiquement avantageux.
- (67) Pour permettre l'établissement des redevances d'utilisation de l'infrastructure à des niveaux adaptés et équitables, il est nécessaire que les gestionnaires de l'infrastructure estiment et comptabilisent la valeur de leurs actifs, et acquièrent une bonne connaissance des facteurs qui déterminent les coûts d'exploitation de l'infrastructure.
- (68) Il est souhaitable de garantir que les coûts externes sont pris en considération dans les décisions arrêtées en matière de transport et que la tarification de l'infrastructure ferroviaire peut contribuer à l'internalisation des coûts externes de manière cohérente et équilibrée, tous modes de transport confondus.
- (69) Il importe de garantir que les tarifs appliqués au trafic national et international soient de nature à permettre au rail de répondre aux besoins du marché. Par conséquent, il importe que la redevance d'utilisation de l'infrastructure soit d'un niveau égal au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.
- (70) Le niveau général de recouvrement des coûts par le biais d'une tarification de l'infrastructure a des répercussions sur le niveau des contributions publiques. Les États membres peuvent exiger des niveaux différents de recouvrement des coûts. Toutefois, tout système de tarification de l'infrastructure devrait permettre au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose d'utiliser le réseau ferroviaire.
- (71) L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel, et il est dès lors nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.
- (72) Le développement du transport ferroviaire devrait se faire en utilisant, entre autres, les instruments de l'Union disponibles et sans préjudice des priorités déjà établies.

- (73) Les réductions consenties aux entreprises ferroviaires devraient être liées à des réductions réelles des coûts administratifs, notamment des coûts de transaction. Des ristournes peuvent également être consenties pour promouvoir une utilisation efficiente de l'infrastructure.
- (74) Il est utile de prévoir des mesures d'incitation qui encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances du réseau.
- (75) La répartition des capacités a, pour le gestionnaire de l'infrastructure, un coût qu'il convient de recouvrer.
- (76) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de contrôle chargé de surveiller l'application des règles de la présente directive et d'agir comme organisme de recours, sans préjudice de la possibilité d'un contrôle juridictionnel. Cet organisme de contrôle devrait être habilité à assortir ses demandes d'informations et ses décisions de sanctions.
- (77) Il convient que le financement de l'organisme de contrôle garantisse son indépendance et qu'il provienne soit du budget de l'État, soit de contributions obligatoires perçues auprès du secteur, dans le respect des principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité.
- (78) Des procédures de recrutement appropriées devraient contribuer à garantir l'indépendance de l'organisme de contrôle, en s'assurant notamment que la nomination des personnes en charge de la décision relève d'une autorité publique n'exerçant pas les droits de propriété directs sur l'entreprise réglementée. Pour autant que cette condition soit remplie, une telle autorité pourrait être, par exemple, un parlement, un président ou un premier ministre.
- (79) Des mesures spécifiques sont requises pour tenir compte de la situation géopolitique et géographique particulière de certains États membres ainsi que de l'organisation spécifique des chemins de fer dans divers États membres, tout en assurant l'intégrité du marché intérieur.
- (80) Afin de prendre en compte l'évolution du marché ferroviaire, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les modifications techniques relatives aux informations à fournir par une entreprise qui demande une licence, à la liste des catégories de retard, au calendrier du processus de répartition et aux informations comptables à soumettre à l'organisme de contrôle. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (81) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission <sup>(1)</sup>.
- (82) La Commission ne devrait pas adopter les actes d'exécution relatifs à l'objet principal des services ferroviaires, à l'évaluation de l'impact des nouveaux services internationaux sur l'équilibre économique des contrats de service public, aux redevances perçues auprès des entreprises ferroviaires fournissant des services de transport de passagers, à l'accès aux services à fournir dans les installations de service essentielles, aux modalités de la procédure à suivre pour obtenir une licence, aux modalités de calcul du coût direct pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit et pour la mise en place de la différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS ainsi qu'aux principes et pratiques communs pour la prise de décision par les organismes de contrôle, lorsque le comité institué en vertu de la présente directive ne rend pas d'avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (83) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir favoriser le développement des chemins de fer de l'Union, établir de grands principes en matière d'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et coordonner les systèmes des États membres régissant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de ladite infrastructure, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres compte tenu de la dimension manifestement internationale de l'octroi de ces licences et du fonctionnement d'éléments importants des réseaux ferroviaires et compte tenu de la nécessité d'assurer des conditions d'accès équitables et non discriminatoires à l'infrastructure et peuvent donc, en raison de leurs aspects transnationaux, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (84) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport aux directives précédentes. L'obligation de transposer les dispositions de la présente directive, inchangées quant au fond en comparaison des directives précédentes, résulte desdites directives.

(<sup>1</sup>) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

- (85) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre les chapitres II et IV de la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté de cette obligation.
- (86) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs <sup>(1)</sup>, 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 considère que la transmission de tels documents se justifie.
- (87) La présente directive ne préjuge pas les délais indiqués à l'annexe IX, partie B, dans lesquels les États membres sont tenus de se conformer aux directives précédentes,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### CHAPITRE I

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### Article premier

#### Objet et champ d'application

1. La présente directive établit:
  - a) les règles applicables à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre, telles qu'énoncées au chapitre II;
  - b) les critères applicables à la délivrance, à la prorogation ou à la modification, par un État membre, des licences destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans l'Union, tels qu'exposés au chapitre III;
  - c) les principes et les procédures applicables à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à la répartition des capacités de cette infrastructure, tels qu'exposés au chapitre IV.
2. La présente directive s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.

##### Article 2

#### Exclusions du champ d'application

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

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

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

- a) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes;
- b) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;
- c) les entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire;
- d) les entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

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

- a) les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
- b) les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
- c) les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de fret régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas du paragraphe 1 jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau;
- d) les infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

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

<sup>(1)</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

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

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

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

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

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

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

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

### Article 3

#### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente directive, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- 2) «gestionnaire de l'infrastructure», toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande; les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;
- 3) «infrastructure ferroviaire», l'ensemble des éléments visés à l'annexe I;
- 4) «service de fret international», un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;
- 5) «service international de transport de voyageurs», un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;
- 6) «services urbains et suburbains», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- 7) «services régionaux», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière;
- 8) «transit», la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;
- 9) «itinéraire de substitution», un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;
- 10) «alternative viable», l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;
- 11) «installation de service», l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;

- 12) «exploitant d'installation de service», toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;
- 13) «accord transfrontalier», tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;
- 14) «licence», une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;
- 15) «autorité responsable des licences», l'entité chargée de délivrer les licences dans un État membre;
- 16) «accord contractuel», un contrat ou, mutatis mutandis, des dispositions s'inscrivant dans le cadre de procédures administratives;
- 17) «bénéfice raisonnable», un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;
- 18) «répartition», l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 19) «candidat», toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;
- 20) «infrastructure saturée», un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;
- 21) «plan de renforcement des capacités», une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui ont entraîné la déclaration d'un élément de l'infrastructure comme «infrastructure saturée»;
- 22) «coordination», la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure;
- 23) «accord-cadre», un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;
- 24) «capacité(s) de l'infrastructure», la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période;
- 25) «réseau», l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 26) «document de référence du réseau», le document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;
- 27) «sillon», la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée;
- 28) «horaire de service», les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire.
- 29) «voies de garage», les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;
- 30) «service de maintenance lourde», les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service.

## CHAPITRE II

## DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DE L'UNION

## SECTION 1

*Indépendance de gestion*

## Article 4

**Indépendance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure**

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

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

#### Article 5

##### Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

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

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

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

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

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 7, 29 et 39;
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

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

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

par le droit des sociétés des États membres en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.

#### SECTION 2

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

#### Article 6

##### Séparation comptable

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

2. Les États membres peuvent, en outre, prévoir que cette séparation suppose la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport est assurée par des entités distinctes.

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

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

#### Article 7

##### Indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure soient confiées à des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelles que soient les structures organisationnelles, cet objectif est atteint d'une manière probante.

Les fonctions essentielles sont:

- a) l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et

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

Les États membres peuvent toutefois confier aux entreprises ferroviaires ou à toute autre entité la responsabilité de contribuer au développement de l'infrastructure ferroviaire, par exemple par l'investissement, l'entretien et le financement.

2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au chapitre IV, sections 2 et 3, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du chapitre IV, sections 2 et 3, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.

#### SECTION 3

#### *Assainissement de la situation financière*

##### Article 8

#### **Financement du gestionnaire de l'infrastructure**

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

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

3. Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'État membre concerné, et compte tenu de la stratégie visée au paragraphe 1 et du financement accordé par l'État membre visé au paragraphe 2, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Le but de ce plan est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objec-

tifs. Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels aient accès aux informations pertinentes et aient la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

##### Article 9

#### **Allègement de dette transparent**

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

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

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

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

## SECTION 4

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

## Article 10

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

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

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

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

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

## Article 11

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

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

2. C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents visés à l'article 55 qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service

public en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:

- a) de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- c) du gestionnaire de l'infrastructure;
- d) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

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

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

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

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

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

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

#### Article 12

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

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

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

2. La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

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

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

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

#### Article 13

##### **Conditions d'accès aux services**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### SECTION 5

##### *Accords transfrontaliers*

###### Article 14

#### **Principes généraux des accords transfrontaliers**

1. Les États membres veillent à ce que les dispositions d'un accord transfrontalier ne fassent pas de discriminations entre

des entreprises ferroviaires ou ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

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

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

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

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

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

#### SECTION 6

##### *Missions de surveillance de la Commission*

###### Article 15

#### **Champ d'application de la surveillance du marché**

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

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

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

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

- a) l'évolution du marché intérieur concernant les services ferroviaires et les services à fournir aux entreprises ferroviaires, visés à l'annexe II;
- b) les conditions-cadres visées au paragraphe 3, y compris pour les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer;
- c) l'état du réseau ferroviaire de l'Union;
- d) l'utilisation des droits d'accès;
- e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires;
- f) les insuffisances des infrastructures;
- g) la nécessité d'une législation.

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

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

<sup>(1)</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

## CHAPITRE III

### LICENCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

#### SECTION 1

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

##### Article 16

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

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

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

#### SECTION 2

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

##### Article 17

#### **Exigences générales**

1. Une entreprise a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie.
2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences énoncées au présent chapitre.
3. Toute entreprise qui satisfait aux exigences du présent chapitre est autorisée à recevoir une licence.
4. Aucune entreprise n'est autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application du présent chapitre si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question.

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

5. La Commission adopte des mesures détaillant l'utilisation d'un modèle commun de licence et, si nécessaire pour assurer une concurrence équitable et efficace sur les marchés du transport ferroviaire, des mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

##### Article 18

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

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

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

#### Article 19

##### Exigences en matière d'honorabilité

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

- a) n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;
- b) n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;
- c) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves énoncées dans la législation spécifique applicable au transport;
- d) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de sécurité et de santé au travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

#### Article 20

##### Exigences en matière de capacité financière

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

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

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

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

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

#### Article 21

##### Exigences en matière de capacité professionnelle

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

#### Article 22

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

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

#### SECTION 3

##### Validité de la licence

#### Article 23

##### Validité spatiale et temporelle

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

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

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

#### Article 24

##### Licence temporaire, approbation, suspension et révocation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 25

##### Procédure de délivrance des licences

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

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

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

#### CHAPITRE IV

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

###### SECTION 1

##### Principes généraux

###### Article 26

##### Utilisation efficace des capacités de l'infrastructure

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

###### Article 27

##### Document de référence du réseau

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

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

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

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

###### Article 28

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

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

## SECTION 2

**Tarification de l'infrastructure et des services**

## Article 29

**Établissement et recouvrement des redevances**

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 30

**Coût de l'infrastructure et comptabilité**

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

2. Sans préjudice de leur compétence en matière de planification et de financement de l'infrastructure et du principe

budgétaire d'annualité, le cas échéant, les États membres veillent à ce qu'un contrat respectant les principes de base et paramètres énoncés à l'annexe V soit conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 31

**Principes de tarification**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 32

##### Exceptions aux principes de tarification

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE de la Commission<sup>(1)</sup> sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission<sup>(2)</sup> et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

(1) Décision 2009/561/CE de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant 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 (JO L 194 du 25.7.2009, p. 60).

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

Sans préjudice de cette obligation, les États membres peuvent décider que cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Les États membres peuvent décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la décision 2009/561/CE.

Avant le 16 juin 2015 et après une étude d'impact, la Commission adopte des mesures définissant les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, selon un calendrier compatible avec le plan de déploiement européen de l'ERTMS, mis en place conformément à la décision 2009/561/CE, et en veillant à ce que cela n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces mesures d'exécution adaptent les modalités de différenciation aux trains qui assurent des services locaux et régionaux sur un tronçon limité des corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3. Ils ne doivent pas entraîner de distorsion de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni nuire à la compétitivité globale du secteur ferroviaire.

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

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

#### Article 33

#### Réductions

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

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

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

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

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

#### Article 34

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

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

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

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

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

#### Article 35

### **Système d'amélioration de performance**

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

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

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne des modifica-

tions à apporter à l'annexe VI, point 2 c). Ainsi, le point 2 c) de l'annexe VI peut être modifié en fonction de l'évolution du marché ferroviaire et à la lumière de l'expérience acquise par les organismes de contrôle visés à l'article 55, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Ces modifications adaptent les catégories de retard aux meilleures pratiques élaborées par le secteur.

#### Article 36

### **Droits de réservation de capacités**

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

#### Article 37

### **Coopération en matière de systèmes de tarification sur plusieurs réseaux**

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

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

#### SECTION 3

### **Répartition des capacités de l'infrastructure**

#### Article 38

### **Droits concernant les capacités**

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

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

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

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

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

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

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et quelle est l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur ce trajet défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.

#### Article 39

##### Répartition des capacités

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

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

#### Article 40

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

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant

plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union, y compris en ce qui concerne les accords-cadres visés à l'article 42. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive, et organisent en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau.

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

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

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

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

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

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

#### Article 41

##### Candidats

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

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau, comme indiqué à l'annexe IV, point 3 b). Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

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

#### Article 42

##### Accords-cadres

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 43

##### Calendrier du processus de répartition

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

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

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

#### Article 44

##### Demandes

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

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

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

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

#### Article 45

##### Programmation

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

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

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

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

#### Article 46

##### Processus de coordination

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 47

##### Saturation de l'infrastructure

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

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

<sup>(1)</sup> JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 48

##### Demandes ad hoc

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

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

#### Article 49

##### Infrastructure spécialisée

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

2. Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des

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

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

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

#### Article 50

##### Analyse des capacités

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

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

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

#### Article 51

##### Plan de renforcement des capacités

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

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

Il indique:

- a) les raisons de la saturation;
- b) l'évolution probable du trafic;
- c) les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;
- d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des modifications probables des redevances d'accès.

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

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

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

- a) il ne présente pas de plan de renforcement des capacités; ou
- b) il tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

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

- a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle; ou
- b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

#### Article 52

##### Utilisation des sillons

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

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

#### Article 53

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

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

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

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

#### Article 54

##### Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de

l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation.

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

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

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

#### SECTION 4

##### Organisme de contrôle

#### Article 55

##### Organisme de contrôle

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

2. Les États membres peuvent instituer des organismes de contrôle compétents pour plusieurs secteurs réglementés, à condition que ces autorités de contrôle intégrées répondent aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article. L'organisme de contrôle du secteur ferroviaire peut également être rattaché, sur le plan organisationnel, à l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne<sup>(1)</sup>, à l'autorité de sécurité instituée par la directive

(<sup>1</sup>) JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

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

2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires <sup>(1)</sup> ou à l'autorité responsable des licences visée au chapitre III de la présente directive, à condition que cette instance commune réponde aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article.

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

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

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

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

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

#### Article 56

##### Fonctions de l'organisme de contrôle

1. Sans préjudice de l'article 46, paragraphe 6, un candidat peut saisir l'organisme de contrôle dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours

contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne:

- a) le document de référence du réseau dans ses versions provisoire et définitive;
- b) les critères exposés dans ce document;
- c) la procédure de répartition et ses résultats;
- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- f) les dispositions en matière d'accès conformément aux articles 10 à 13;
- g) l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 13.

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 et, en particulier, à contrôler le paragraphe 1, points a) à g), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

3. En outre, l'organisme de contrôle coopère étroitement avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté <sup>(2)</sup> et avec l'autorité responsable des licences au sens de la présente directive.

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

<sup>(1)</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

<sup>(2)</sup> JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

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

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

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

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

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

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

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, le cas échéant, prend 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 aux points a) à g) du paragraphe 1.

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

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

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

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

12. L'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6. À cet égard, l'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 13 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII, 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.

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

## Article 57

**Coopération entre organismes de contrôle**

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

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

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

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

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

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

6. Les États membres veillent à ce que tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'ar-

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

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

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

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

## CHAPITRE V

## DISPOSITIONS FINALES

## Article 58

**Règles de passation des marchés publics**

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux <sup>(3)</sup>.

## Article 59

**Dérogations**

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

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

<sup>(1)</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

<sup>(2)</sup> JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

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

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

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

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

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

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

#### Article 60

##### Exercice de la délégation

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

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

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

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

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

#### Article 61

##### Mesures d'application

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

#### Article 62

##### Comité

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

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

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

#### Article 63

##### Rapport

1. Pour le 31 décembre 2012 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport concernant la mise en œuvre du chapitre II. Ce rapport porte aussi sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché ferroviaire. Dans son rapport, la Commission analyse aussi les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission tient compte de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1370/2007 ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). La Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché intérieur du 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'activité de transport, et évalue l'impact de ces mesures.

2. À la lumière de l'expérience acquise par l'intermédiaire du réseau des organismes de contrôle et au plus tard le 16 décembre 2014, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen, et au Comité des régions un rapport sur la coopération entre lesdits organismes. La Commission propose, le cas échéant, des mesures complémentaires visant à garantir une surveillance plus intégrée de la régulation du marché ferroviaire européen, en particulier des services internationaux. À cette fin, l'adoption de mesures législatives est également envisagée, le cas échéant.

#### Article 64

##### Transposition

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

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

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

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

#### Article 65

##### Abrogation

Les directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 2001/14/CE, telle que modifiées par les directives visées à l'annexe IX, partie A, sont abrogées avec effet au 15 décembre 2012, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe IX, partie B.

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

#### Article 66

##### Entrée en vigueur

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

#### Article 67

##### Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 21 novembre 2012.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

A. D. MAVROYIANNIS

## ANNEXE I

## LISTE DES ÉLÉMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

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

- terrains,
- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige,
- ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.,
- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière,
- superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction),
- chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons,
- installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie,
- installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation,
- installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports,
- bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

## ANNEXE II

**SERVICES À FOURNIR AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES**

(visés à l'article 13)

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:
  - a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;
  - b) le droit d'utiliser les capacités accordées;
  - c) l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau;
  - d) le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
  - e) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
  - f) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.
2. L'accès, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service suivantes, lorsqu'elles existent, et aux services offerts dans ces installations:
  - a) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie;
  - b) les terminaux de marchandises;
  - c) les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre;
  - d) les voies de garage;
  - e) les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques;
  - f) les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage;
  - g) les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires;
  - h) les infrastructures d'assistance;
  - i) les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.
3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:
  - a) le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE;
  - b) le préchauffage des voitures;
  - c) des contrats sur mesure pour:
    - le contrôle du transport de marchandises dangereuses,
    - l'assistance à la circulation de convois spéciaux.
4. Les prestations connexes peuvent comprendre:
  - a) l'accès au réseau de télécommunications;
  - b) la fourniture d'informations complémentaires;
  - c) le contrôle technique du matériel roulant;
  - d) les services de billetterie dans les gares de voyageurs;
  - e) les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

## ANNEXE III

**CAPACITÉ FINANCIÈRE**

(visée à l'article 20)

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

- a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
  - b) fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
  - c) capital d'exploitation;
  - d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;
  - e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;
  - f) impôts et cotisations sociales.
-

## ANNEXE IV

## CONTENU DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

(visé à l'article 27)

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

- 1) un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE, ou y fassent référence;
- 2) un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31 à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années;
- 3) un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:
  - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
  - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;
  - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;
  - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;
  - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
  - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
  - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacité. Le gestionnaire de l'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux;
- 4) un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 25 de la présente directive et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la directive 2004/49/CE ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique;
- 5) un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35;
- 6) un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe II et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le document de référence du réseau, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique;
- 7) Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 42.

## ANNEXE V

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

(visés à l'article 30)

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

- 1) le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. Le cas échéant, la construction de nouvelles infrastructures peut également être mentionnée;
- 2) la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II, à l'entretien et au renouvellement ainsi qu'à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants. Le cas échéant, la structure des versements ou des fonds alloués à une nouvelle infrastructure peut être mentionnée;
- 3) les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur des éléments tels que:
  - a) les performances des trains, par exemple en termes de rapidité et de fiabilité, et la satisfaction de la clientèle;
  - b) la capacité du réseau;
  - c) la gestion des actifs;
  - d) les volumes d'activité;
  - e) les niveaux de sécurité; et
  - f) la protection de l'environnement;
- 4) le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
- 5) les mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, à l'exception de celles qui sont mises en œuvre par des mesures réglementaires, conformément à l'article 30, paragraphe 3;
- 6) les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;
- 7) la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État;
- 8) les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
- 9) les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

## ANNEXE VI

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

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

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 32, paragraphe 1, sont au minimum les suivantes:
  - a) services de transport de voyageurs/services de fret;
  - b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises;
  - c) services nationaux/services internationaux;
  - d) transport combiné/trains directs;
  - e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs;
  - f) trains complets/trains de wagons isolés;
  - g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.
2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 repose sur les principes de base ci-après.
  - a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.
  - b) Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court.
  - c) Tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes:
    1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure
      - 1.1. établissement de l'horaire
      - 1.2. formation du train
      - 1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation
      - 1.4. application erronée des règles de priorité
      - 1.5. personnel
      - 1.6. autres causes
    2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure
      - 2.1. installations de signalisation
      - 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau
      - 2.3. installations de télécommunication
      - 2.4. équipement d'alimentation électrique
      - 2.5. voie
      - 2.6. structures
      - 2.7. personnel
      - 2.8. autres causes
    3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure
      - 3.1. travaux de construction prévus

- 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction
- 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse
- 3.4. autres causes
4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure
  - 4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent
  - 4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant
5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire
  - 5.1. durée d'arrêt excessive
  - 5.2. demande de l'entreprise ferroviaire
  - 5.3. opérations de chargement
  - 5.4. irrégularités dans le chargement
  - 5.5. préparation commerciale du train
  - 5.6. personnel
  - 5.7. autres causes
6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire
  - 6.1. établissement/modification du tableau de service
  - 6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire
  - 6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs)
  - 6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises)
  - 6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices
  - 6.6. personnel
  - 6.7. autres causes
7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires
  - 7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante
  - 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente
8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
  - 8.1. grève
  - 8.2. formalités administratives
  - 8.3. influence extérieure
  - 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles
  - 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant
  - 8.6. autres causes
9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
  - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux

- 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train
  - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train
  - 9.4. rotation
  - 9.5. correspondance
  - 9.6. à déterminer après enquête.
- d) Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales.
- e) Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.
- f) Le gestionnaire de l'infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois.
- g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 56, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est impartial à l'égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.
- h) Une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.
-

## ANNEXE VII

## CALENDRIER DU PROCESSUS DE RÉPARTITION

(visé à l'article 43)

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.
  2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est effectué après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaires du trafic régional de voyageurs, il intervient à minuit le deuxième samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils informent la Commission si le trafic international risque d'être perturbé.
  3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.
  4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres gestionnaires de l'infrastructure pertinents. Les gestionnaires de l'infrastructure s'assurent, dans la mesure du possible, que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.
  5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.
-

## ANNEXE VIII

**INFORMATIONS COMPTABLES À SOUMETTRE À L'ORGANISME DE CONTRÔLE SUR DEMANDE  
(visées à l'article 56, paragraphe 12)**

## 1. Séparation des comptes:

- a) des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de voyageurs et de gestion de l'infrastructure;
- b) des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation, présentées d'une manière transparente et précise, y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises permettant de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;
- c) des catégories de coûts et profits permettant d'établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de l'organisme de contrôle;
- d) la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités;
- e) lorsque l'entreprise réglementée appartient à un groupe, des informations complètes sur les paiements interentreprises.

## 2. Suivi des redevances d'accès aux voies:

- a) les différentes catégories de coûts, et notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;
- b) des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;
- c) les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services), établis à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à pouvoir déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).

## 3. Indication des performances financières:

- a) un état des performances financières;
  - b) un état succinct des dépenses;
  - c) un état des dépenses d'entretien;
  - d) un état des dépenses d'exploitation;
  - e) un compte de résultat;
  - f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.
-

## ANNEXE IX

## PARTIE A

## DIRECTIVES ABROGÉES AVEC LA LISTE DE LEURS MODIFICATIONS SUCCESSIVES

(visées à l'article 65)

Directive 91/440/CEE du Conseil  
(JO L 237 du 24.8.1991, p. 25)

Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 1)

Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 164)

Directive 2006/103/CE du Conseil  
(JO L 363 du 20.12.2006, p. 344)

uniquement le point B de l'annexe

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 1<sup>er</sup>

Directive 95/18/CE du Conseil  
(JO L 143 du 27.6.1995, p. 70)

Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 26)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 29

Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 29)

Décision 2002/844/CE de la Commission  
(JO L 289 du 26.10.2002, p. 30)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 30

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 2

## PARTIE B

## DÉLAIS DE TRANSPOSITION EN DROIT NATIONAL

(visés à l'article 65)

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

## ANNEXE X

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

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

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

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 4, paragraphes 1, 3, 4, 5 et 6	Article 29
		Article 6, paragraphes 2 à 5	Article 30
		Article 7	Article 31
		Article 8	Article 32
		Article 9	Article 33
		Article 10	Article 34
		Article 11	Article 35
		Article 12	Article 36
			Article 37
		Article 13	Article 38
		Article 14, paragraphes 1 et 3	Article 39
		Article 15	Article 40
		Article 16	Article 41
		Article 17	Article 42
		Article 18	Article 43
		Article 19	Article 44
		Article 20, paragraphes 1, 2 et 3	Article 45, paragraphes 1, 2 et 3
			Article 45, paragraphe 4
		Article 20, paragraphe 4	Article 45, paragraphe 5
		Article 21	Article 46
		Article 22	Article 47
		Article 23	Article 48
		Article 24	Article 49
		Article 25	Article 50

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 26	Article 51
		Article 27	Article 52
		Article 28	Article 53
		Article 29	Article 54
		Article 30, paragraphe 1	Article 55
		Article 30, paragraphe 2	Article 56, paragraphe 1
		Article 31	Article 57
Article 12			Article 58
Article 14 bis		Article 33, paragraphes 1, 2 et 3	Article 59
			Article 60
		Article 34, paragraphe 2	Article 61
Article 11 bis		Article 35, paragraphes 1, 2 et 3	Article 62
Article 10, paragraphe 9			Article 63
		Article 38	Article 64
			Article 65
	Article 17	Article 39	Article 66
Article 16	Article 18	Article 40	Article 67
			Annexe I
		Annexe II	Annexe II
	Annexe		Annexe III
		Annexe I	Annexe IV
			Annexe V
			Annexe VI
		Annexe III	Annexe VII
			Annexe VIII