

P7_TA(2014)0147

Espace ferroviaire unique européen *I**

Résolution législative du Parlement européen du 26 février 2014 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013) 0029),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0025/2013),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu les avis motivés soumis par le Sénat français, le Parlement lituanien, la Chambre des députés du Grand-duché de Luxembourg, le Sénat néerlandais, la Chambre des représentants néerlandais et le Parlement suédois, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 8 octobre 2013²,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales et de la commission du développement régional (A7-0037/2014),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son/sa Président(e) de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

P7_TC1-COD(2013)0029

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 26 février 2014 en vue de l'adoption de la directive 2014/.../UE du Parlement européen et du Conseil modifiant la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C 327 du 12.11.2003, p. 122.

² JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

³ Position du Parlement européen du 26 février 2014.

considérant ce qui suit:

- (1) Au cours de la décennie écoulée, ***le réseau autoroutier européen a augmenté de 27% alors que le réseau ferroviaire utilisé a diminué de 2%. Par ailleurs***, la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs a été insuffisante pour accroître sa part modale par rapport à l'automobile et au transport aérien. La part modale de 6 % que représente le transport de voyageurs par chemin de fer dans l'Union européenne est restée relativement stable. Les services de transport ferroviaire de voyageurs n'ont pas suivi le rythme de l'évolution des besoins sur les plans de l'offre ou de la qualité. [Am. 1]
- (1 bis) ***La part modale insuffisante du rail en Europe trouve ses causes, notamment, dans l'existence d'une concurrence déloyale avec les autres modes de transports, d'une volonté politique insuffisante de développer le transport ferroviaire et des investissements trop faibles dans les réseaux ferroviaires.*** [Am. 2]
- (2) Le marché européen du fret ferroviaire et celui du transport international de voyageurs par chemin de fer ont été ouverts à la concurrence en 2007 et en 2010, respectivement par les directives 2004/51/CE¹ et 2007/58/CE². Certains États membres ont également ouvert à la concurrence leurs services nationaux de transport de voyageurs, soit par l'instauration de droits de libre accès, soit par la mise en concurrence des contrats de service public, soit les deux.

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

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

- (2 bis) Un bilan des dispositions de ces directives mises en œuvre devrait être réalisé en termes de contrôle de qualité des services fournis sur la base d'éléments factuels, des niveaux d'offres et de fréquentation, et des coûts et tarifs pratiqués. [Am. 3]*
- (2 ter) Le développement d'un espace ferroviaire unique européen est fortement dépendant de l'application effective et complète, dans tous les États-membres, des législations adoptées et ce, dans les délais requis. Compte tenu des insuffisances constatées dans ce domaine, les États membres devraient veiller scrupuleusement à la mise en œuvre de la législation de l'Union. [Am. 4]*
- (2 quater) Dans les États membres qui ont ouvert leurs marchés du transport national de voyageurs, tels que la Suède et le Royaume-Uni, le marché ferroviaire s'est développé et la satisfaction des voyageurs et du personnel a augmenté. [Am. 5]*

- (3) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹ établit un espace ferroviaire unique européen doté de règles communes sur la gouvernance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, le financement et la tarification des infrastructures, les conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires ainsi que sur la surveillance réglementaire du marché ferroviaire. Tous ces éléments étant en place, il est maintenant possible de réaliser l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union et de réformer la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure *afin d'améliorer la qualité des services ferroviaires à l'échelle de l'Europe, tout en préservant les normes sociales et les conditions de travail.*
[Am. 6]
- (3 bis) *L'achèvement de l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union devrait être considéré comme essentiel, afin que les transports ferroviaires puissent devenir une alternative crédible aux autres modes de transport en termes de prix et de qualité.* [Am. 7]

¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (4) En vertu de la directive 2012/34/UE, la Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès ~~non~~ ~~discriminatoire~~ à l'infrastructure ***non discriminatoire et économiquement le plus rentable***, y compris à l'infrastructure en charge des ventes, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport. [Am. 8]
- (4 bis) *L'ouverture du marché aux transports nationaux de voyageurs aura des répercussions positives sur le fonctionnement du marché européen des transports ferroviaires; il en résultera davantage de flexibilité et d'opportunités pour les entreprises et les passagers. Le personnel ferroviaire bénéficiera également de cette ouverture qui lui offrira davantage de possibilités de fournir des services à de nouveaux acteurs sur le marché. Le personnel expérimenté peut représenter une valeur ajoutée pour les nouveaux acteurs, avec pour conséquence de meilleures conditions de travail.* [Am. 9]

- (4 ter) *Les États membres sont responsables de l'organisation de leur marché du travail pour le personnel ferroviaire. Ils doivent néanmoins veiller à ce que l'organisation du marché du travail ne nuise pas à la qualité du service. Le droit de l'Union prévoit déjà un cadre clair pour la protection des travailleurs ferroviaires. [Am. 10]*
- (5) Une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devrait être assurée par la mise en place d'un comité de coordination, dans la perspective d'une gestion et d'une utilisation efficaces de l'infrastructure. *En outre, afin d'assurer le bon déroulement des opérations dans la gestion quotidienne du réseau, y compris la gestion du trafic sur le réseau pendant la saison d'hiver, le gestionnaire de l'infrastructure au niveau du contrôle du trafic devrait collaborer avec les entreprises ferroviaires, sans compromettre son indépendance et sa responsabilité de la gestion du réseau, dans le respect des règles en vigueur. [Am. 11]*

- (6) Les États membres devraient également veiller à ce que toutes les fonctions nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement durables de l'infrastructure ferroviaire soient gérées d'une manière cohérente par le gestionnaire de l'infrastructure proprement dit.
- (6 bis) Afin d'assurer dans l'espace ferroviaire européen une concurrence loyale et suffisante, il importe de promouvoir non seulement un accès non discriminatoire aux infrastructures, mais aussi l'intégration des réseaux ferroviaires nationaux et un renforcement des organismes de contrôle. Ce renforcement implique aussi bien l'extension des compétences des organismes de contrôle responsables que l'instauration d'un réseau d'organismes de contrôle appelé à devenir ultérieurement un acteur central de la régulation du marché ferroviaire dans l'Union. [Am. 12]***
- (6 ter) Le gestionnaire de l'infrastructure, dans l'exercice de toutes les fonctions pertinentes telles que prévues dans la présente directive, devrait être tenu d'utiliser ses compétences pour améliorer constamment l'efficacité de la gestion de l'infrastructure ferroviaire afin de fournir des services de haute qualité à ses utilisateurs. [Am. 13]***

- (7) ***Sans préjudice des compétences des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure***, les problèmes transfrontaliers, ***tels que les frais d'accès aux voies***, devraient être réglés de manière efficace entre les gestionnaires de l'infrastructure des différents États membres par la création d'un réseau européen de gestionnaires de l'infrastructure. [Am. 14]
- (8) En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les ***structures intégrées devraient être conçues de telle sorte qu'il ne se produise pas de*** conflits d'intérêts ~~résultant de structures intégrées regroupant~~ ***entre*** la gestion des infrastructures et les activités de transport ~~devraient être supprimés~~. Seule la suppression des ***éventuelles*** incitations à pratiquer des discriminations à l'encontre des concurrents peut garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'une condition indispensable à l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cela devrait également éliminer le risque de subventions croisées qui existe dans ces structures intégrées et qui conduit également à des distorsions du marché, ***ainsi que des dispositions en matière de rémunération du personnel et d'autres avantages susceptibles d'être à l'origine d'un traitement préférentiel par rapport à des concurrents***. [Am. 15]

- (9) Les exigences actuelles concernant l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure par rapport aux entreprises ferroviaires, telles qu'elles figurent dans la directive 2012/34/UE, portent uniquement sur les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir la prise de décision relative à la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure. Or, d'autres fonctions pouvant également être utilisées pour opérer des discriminations à l'encontre des concurrents, il est nécessaire que toutes les fonctions soient exercées d'une manière indépendante. C'est notamment le cas des décisions en matière *d'accès aux services de billetterie, aux gares et aux dépôts, d'investissement* ou d'entretien, qui peuvent être prises de manière à privilégier des parties du réseau qui sont principalement utilisées par les opérateurs de transport de l'entreprise intégrée. Les décisions relatives à la programmation des travaux d'entretien peuvent influencer sur la disponibilité des sillons pour les concurrents. [Am. 16]
- (9 bis) *Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde de la directive 2013/34/UE, visant à garantir l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, les entreprises verticalement intégrées pourraient utiliser leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein.* [Am. 17]

- (10) Les exigences actuelles de la directive 2012/34/UE visent uniquement l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle. Elles n'excluent pas totalement la possibilité de conserver une entreprise intégrée, à condition de préserver ces trois types d'indépendance. En ce qui concerne l'indépendance décisionnelle, il convient d'empêcher, par des mesures de sauvegarde appropriées, qu'une entreprise intégrée puisse détenir un pouvoir sur les décisions d'un gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, même la stricte application de ces mesures de sauvegarde ne saurait exclure totalement le risque de discrimination à l'égard des concurrents dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée. Ainsi subsiste-t-il un risque de subvention croisée dans les structures intégrées, ou du moins est-il très difficile aux organismes de contrôle de vérifier et de garantir le respect des mesures de sauvegarde mises en place pour empêcher les subventions croisées. Une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exercice des activités de transport est la mesure la plus efficace pour résoudre ces problèmes.

- (11) ~~Par conséquent, les États membres devraient être tenus de veiller à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées à exercer en même temps un contrôle sur un gestionnaire de l'infrastructure et un contrôle ou droit quelconque sur~~ ***La présente directive, visant à établir une concurrence libre et non faussée entre toutes les entreprises ferroviaires, exclut ainsi la possibilité pour une entreprise ferroviaire de conserver un modèle verticalement intégré, tel que défini à son article 3. À l'inverse, l'exercice d'un contrôle sur une entreprise ferroviaire devrait rendre impossible l'exercice d'un contrôle ou droit quelconque sur un gestionnaire de l'infrastructure. [Am. 18]***

- (12) Lorsque des États membres maintiennent un gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée, ils devraient au minimum établir des mesures de sauvegarde strictes garantissant l'indépendance effective et intégrale du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée. Ces mesures de sauvegarde devraient porter non seulement sur le statut du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise intégrée mais également sur la structure hiérarchique du gestionnaire de l'infrastructure et devraient prévenir, autant qu'il est possible dans une structure intégrée, les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entités juridiques composant l'entreprise intégrée. Non seulement ces mesures de sauvegarde correspondent à ce qui est nécessaire pour assurer le respect des exigences actuelles en matière d'indépendance décisionnelle pour les fonctions essentielles, conformément à la directive 2012/34/UE, en garantissant l'indépendance de gestion du gestionnaire de l'infrastructure, mais elles vont au-delà de ces exigences en instaurant des dispositions excluant la possibilité d'utiliser les revenus du gestionnaire de l'infrastructure pour financer les autres entités au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Cette règle devrait s'appliquer indépendamment de l'application de la législation fiscale des États membres et sans préjudice des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

(12 bis) Il y a lieu, lors du processus d'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, d'envisager concrètement l'amélioration de la sécurité ferroviaire, notamment lorsqu'il s'agit de réformer les structures intégrées en place actuellement, pour éviter de dresser des obstacles administratifs supplémentaires qui pourraient compromettre la préservation et l'amélioration de la sécurité. [Am. 19]

(12 ter) La possibilité laissée au gestionnaire de l'infrastructure de verser des dividendes au propriétaire ultime de l'entreprise verticalement intégrée ne devrait pas dispenser le gestionnaire de l'infrastructure de constituer des réserves pour améliorer sa situation financière et équilibrer ses comptes sur une période raisonnable, comme le prescrit la présente directive. Tous les dividendes versés par le gestionnaire de l'infrastructure devraient être réservés à des investissements destinés à la rénovation de l'infrastructure ferroviaire en exploitation. [Am. 107]

- (12 quater) La société holding d'une entreprise verticalement intégrée peut participer à la prise des décisions stratégiques nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire dans son ensemble, dans l'intérêt de tous les acteurs présents sur le marché ferroviaire, sans préjudice des décisions relatives aux fonctions du gestionnaire de l'infrastructure. [Am. 108]*
- (12 quinquies) Les représentants des propriétaires ultimes de l'entreprise verticalement intégrée au sein du conseil de surveillance doivent également pouvoir inclure des personnes désignées par les propriétaires ultimes, mais non employées par eux, sous réserve que celles-ci n'aient aucune responsabilité ou aucun intérêt dans une des autres entités de l'entreprise verticalement intégrée. [Am. 109]*
- (12 sexies) Les règles qui garantissent l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure au sein de l'entreprise verticalement intégrée devraient s'appliquer sans préjudice des critères d'Eurostat relatifs à la dette et au déficit publics, dans la mesure où, en tout état de cause, la société holding, même en tenant compte des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, peut toujours conserver la propriété de l'infrastructure, ainsi qu'un nombre suffisant de fonctions pour ne pas être considérée comme une entité purement artificielle dont la seule finalité serait la réduction de la dette publique au sens desdits critères. [Am. 110]*

- (13) Malgré la mise en œuvre des mesures de sauvegarde garantissant l'indépendance, les entreprises verticalement intégrées pourraient abuser de leur structure pour conférer des avantages concurrentiels injustifiés aux exploitants ferroviaires en leur sein. Sans préjudice de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient donc que la Commission vérifie, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la mise en œuvre effective de ces mesures de sauvegarde et la suppression des distorsions de concurrence qui pourraient subsister. Dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas en mesure d'apporter la confirmation ci-dessus, tous les États membres devraient avoir la possibilité de limiter ou de retirer les droits d'accès des exploitants intégrés concernés.

(13 bis) Compte tenu de l'hétérogénéité des réseaux en termes de taille et de densité et de la variété des structures organisationnelles des pouvoirs nationaux et locaux ou régionaux et de leurs expériences respectives du processus d'ouverture du marché, chaque État membre devrait avoir suffisamment de flexibilité pour organiser son réseau de manière à obtenir une combinaison optimale de services à accès ouvert et de services réalisés au titre de contrats de service public afin d'assurer une haute qualité de services pour tous les voyageurs. Une fois identifiés les contrats de service public à mettre en adjudication, chaque État membre devrait définir de manière ponctuelle les mécanismes de sauvegarde du service à mettre en place au cas où la procédure d'adjudication n'aboutirait pas. Ces mécanismes ne doivent en aucune façon générer des charges supplémentaires pour les entreprises ferroviaires qui gèreront le service. [Am. 20]

- (14) Octroyer aux entreprises ferroviaires de l'Union le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs peut avoir des conséquences pour l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter ce droit d'accès dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public *ou la qualité du service qu'ils fournissent* et où l'agrément est accordé par l'organisme de contrôle compétent. **[Am. 21]**
- (15) *De leur propre initiative ou à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées, les* organismes de contrôle devraient évaluer l'impact économique potentiel des services nationaux de transport de voyageurs fournis en libre accès sur les contrats de service public existants ~~à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées et sur la base d'une analyse économique objective.~~ **[Am. 22]**

- (16) Le processus d'évaluation devrait tenir compte de la nécessité de procurer à tous les acteurs du marché une sécurité juridique suffisante pour développer leurs activités. La procédure devrait être aussi simple, efficiente et transparente que possible, en cohérence avec le processus de répartition des capacités de l'infrastructure.
- (17) L'évaluation visant à déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public serait compromis devrait prendre en compte des critères prédéterminés. Ces critères et les modalités de la procédure à suivre peuvent évoluer dans le temps, notamment pour tenir compte de l'expérience des organismes de contrôle, des autorités compétentes et des entreprises ferroviaires et peuvent prendre en considération les caractéristiques spécifiques des services nationaux de transport de voyageurs.

- (18) Pour déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public serait compromis, les organismes de contrôle devraient étudier l'impact économique du service envisagé sur les contrats de service public existants, en tenant compte de son impact sur la rentabilité de tous les services compris dans ces contrats de service public et des conséquences sur le ***renforcement de la politique de cohésion dans la zone concernée et le*** coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué les contrats. Aux fins de cette évaluation, des facteurs tels que la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts et l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé devraient être examinés. [Am. 23]
- (18 bis) ***Pour déterminer si la qualité du service fourni dans le cadre d'un contrat de service public est impactée par un service en accès libre sur le même réseau, les organismes de contrôle devraient notamment prendre en compte les effets réseaux, le maintien des correspondances et la ponctualité des services rendus dans le cadre du contrat de service public.*** [Am. 24]

(19) Afin d'augmenter l'attrait des services ferroviaires pour les voyageurs, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger des entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux *et internationaux* de transport de voyageurs qu'elles participent à un système commun d'information et de billetterie ~~intégrée~~ *directe* pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations. ~~Si un tel système est mis en place,~~ Il convient de garantir qu'~~un tel système~~ ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre entreprises ferroviaires. [Am. 25]

(19 bis) Il est important que les entreprises ferroviaires s'engagent dans le développement de systèmes de billetterie intégrée, en particulier en ce qui concerne le transport local et régional, en vue d'accroître l'attrait du transport ferroviaire pour les voyageurs. De tels systèmes ne devraient pas créer de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires. [Am. 26]

(19 ter) Étant donné que le nouveau paquet ferroviaire vise à renforcer les droits des passagers, et sachant que la "libre circulation" constitue un pilier essentiel de l'Union, tous les efforts possibles doivent être consentis afin de garantir également ce droit aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. L'amélioration de l'accessibilité des moyens de transport et des infrastructures devient dès lors une priorité. Pour atteindre cet objectif, il convient d'encourager les relations transfrontalières. Cela vaut également pour l'assistance fournie à cette catégorie particulière de passagers, qu'il convient d'harmoniser dans le cadre d'un système plus étendu. À cet égard, il est recommandé de lancer une procédure de consultation de tous les partenaires sociaux, des citoyens et des organismes œuvrant pour la protection des droits des personnes handicapées. [Am. 27]

(19 quater) À la lumière de l'expérience acquise par le réseau des autorités de réglementation visé à l'article 57 de la directive 2012/34/UE, la Commission devrait élaborer, le 31 décembre 2016 au plus tard, une proposition législative visant à renforcer ledit réseau, à formaliser ses procédures et à lui donner une personnalité juridique. Cet organe devrait avoir une fonction de contrôle et d'arbitrage lui permettant de traiter les problèmes transfrontaliers et internationaux et de connaître des appels des décisions prises par les autorités nationales de réglementation. [Am. 28]

(19 quinquies) En vue de la réalisation de l'espace ferroviaire unique européen et considérant la concurrence dans le secteur ferroviaire, la Commission s'engage à soutenir et encourager activement le dialogue social au niveau de l'Union afin d'assurer que les travailleurs ferroviaires soient protégés de manière pérenne contre les effets indésirables de l'ouverture du marché, comme le dumping social. [Am. 29]

(19 sexies) Les voyageurs devraient avoir accès à des systèmes de billetterie directe et à des systèmes de billetterie intégrée efficaces. De tels systèmes rendraient aussi les chemins de fer plus attractifs pour le public. Les systèmes de billetterie directe développés par le secteur au sein des États membres devraient être interopérables entre eux afin de permettre la création d'un système à l'échelle de l'Union qui couvre tous les transporteurs ferroviaires de passagers. [Am. 30]

(19 septies) À la lumière de l'expérience acquise par le réseau des autorités de réglementation établi conformément à l'article 57 de la directive 2012/34/UE, la Commission devrait élaborer, le 31 décembre 2019 au plus tard, une proposition législative visant à remplacer ledit réseau par un organisme de contrôle européen, à formaliser ses procédures et à lui donner une personnalité juridique, en temps opportun pour l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Cet organe devrait avoir une fonction de contrôle et d'arbitrage lui permettant de traiter les problèmes transfrontaliers et internationaux et de connaître des appels des décisions prises par les autorités nationales de réglementation. [Am. 31]

(19 octies) Afin d'éviter un dumping social, une entreprise ferroviaire ne devrait pouvoir fournir des services de transport ferroviaires que si elle se conforme à des conventions collectives ou à une législation nationale établissant les mêmes critères au sein de l'État membre dans lequel elle souhaite opérer. Il convient donc de prévoir qu'un salaire égal soit versé sur un même lieu. L'organisme de contrôle compétent devrait contrôler le respect de cette exigence. [Am. 32]

(19 nonies) L'autorité nationale de réglementation devrait approuver ou demander de modifier les dispositions relatives au transfert de personnel. Cela peut comprendre l'exercice du droit de renonciation pour le personnel qui doit être transféré. L'autorité de réglementation, lorsqu'elle prend sa décision, devrait viser à éviter le transfert d'informations sensibles du gestionnaire de l'infrastructure à un autre organe au sein de l'entreprise intégrée. [Am. 33]

(19 decies) L'ouverture du marché ne devrait pas influencer négativement sur les conditions de travail et les conditions sociales des travailleurs du secteur ferroviaire. Les clauses sociales doivent être respectées afin d'éviter la pratique d'un dumping social et d'une concurrence déloyale par des nouveaux arrivants qui n'appliqueraient pas les normes sociales minimales du secteur ferroviaire. [Am. 34]

(19 undecies) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure devraient développer, au sein de leur culture de la sécurité, une "culture de l'équité" afin d'encourager activement le personnel à signaler les accidents, les incidents et les accidents évités de justesse liés à la sécurité, sans faire l'objet de sanctions ou de discrimination. Une culture d'équité permet à l'industrie ferroviaire de tirer les leçons des accidents, des incidents et des accidents évités de justesse et d'améliorer ainsi la sécurité ferroviaire pour les travailleurs et les passagers. [Am. 35]

- (19 duodecies) *La Commission devrait assurer l'exécution entière et correcte par les États membres des dispositions de la directive 2005/47/CE du Conseil¹. [Am. 36]*
- (19 terdecies) *À la lumière du développement de l'espace ferroviaire unique européen et de l'ouverture du marché du transport ferroviaire, les États membres devraient avoir recours à des accords collectifs afin d'éviter le dumping social et la concurrence déloyale. [Am. 37]*
- (19 quaterdecies) *La Commission devrait évaluer l'incidence de la présente directive sur le développement du marché du travail pour le personnel navigant des chemins de fer et, s'il y a lieu, proposer de nouvelles mesures législatives sur la certification de ce personnel. [Am. 38]*
- (19 quindecies) *Le personnel de bord constitue, au sein du secteur ferroviaire, un groupe professionnel assumant des tâches liées à la sécurité. Traditionnellement, ce personnel exécute des tâches opérationnelles de sécurité sur le réseau ferroviaire et il est chargé du confort et de la sécurité des passagers à bord des trains. Une certification semblable à celle s'appliquant aux conducteurs de locomotive permet de garantir un haut niveau de qualifications et de compétences, de reconnaître l'importance de ce groupe professionnel pour la sécurité des services ferroviaires, mais également de favoriser la mobilité des travailleurs. [Am. 39]*

¹ *Directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire (JO L 195 du 27.7.2005, p.15).*

(19 sexdecies) L'autorité nationale de réglementation devrait approuver ou demander de modifier les dispositions relatives au transfert de personnel. Cela peut comprendre l'exercice du droit de renonciation pour le personnel qui doit être transféré. L'autorité de réglementation, lorsqu'elle prend sa décision, devrait viser à éviter le transfert d'informations sensibles du gestionnaire de l'infrastructure à un autre organe au sein de l'entreprise intégrée. [Am. 40]

(20) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs¹, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

(20 bis) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient coopérer en cas d'incident ou d'accident ayant un impact sur le trafic transfrontalier en vue de partager toute information pertinente et d'éviter ainsi des retombées négatives; [Am. 41]

¹ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

(20 ter) L'organisme de contrôle devrait avoir les compétences nécessaires pour superviser les travaux d'entretien de l'infrastructure afin de veiller à ce que ceux-ci ne soit pas entrepris d'une façon qui mène à la discrimination entre entreprises ferroviaires.
[Am. 42]

(20 quater) Le gestionnaire de l'infrastructure dans une entreprise verticalement intégrée devrait être en mesure de proposer à son personnel certains services sociaux dans des locaux qui sont utilisés par d'autres entités de l'entreprise intégrée verticalement.
[Am. 43]

(20 quinquies) Le gestionnaire de l'infrastructure dans une entreprise verticalement intégrée devrait être autorisé à coopérer avec d'autres entités de l'entreprise verticalement intégrée en ce qui concerne le développement de systèmes informatiques, à condition que l'organisme de contrôle ait donné son accord. [Am. 44]

(20 sexies) Les conditions dans lesquelles sont proposés les billets, les billets directs et les réservations dans l'Union, telles que prévues par l'article 9 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil¹, devraient être considérées remplies une fois que le système commun d'information et de billetterie sera mis en place, avant le 12 décembre 2019, conformément aux dispositions de la présente directive. [Am. 45]

¹ *Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).*

- (20 septies) L'organisme de contrôle peut élaborer des orientations sur le renforcement de l'indépendance du personnel et la gestion du gestionnaire de l'infrastructure au sein d'une entreprise verticalement intégrée en ce qui concerne la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure. [Am. 118]*
- (20 octies) Au titre de la présente directive, les États membres sont libres de choisir à tout moment entre différents types de structures pour les gestionnaires d'infrastructure qui coexistent au sein de l'espace ferroviaire unique européen, notamment les entreprises séparées et intégrées verticalement, même si elles ont déjà introduit un type de structure séparé. La présente directive fixe les différents principes et règles qui régissent l'organisation interne de ces structures. [Am. 47]*
- (20 nonies) Aux fins de la présente directive, les concepts de conseil de surveillance, de conseil d'administration ou d'organes représentant juridiquement l'entreprise devraient être appliqués aux structures sociales existantes dans les États membres, tout en évitant la création d'organes supplémentaires. [Am. 119]*

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

-1. À l'article 1, les paragraphes suivants sont ajoutés:

"2 bis. La présente directive a pour objectif de faire du transport ferroviaire un mode de transport plus attractif pour les citoyens européens. Elle contribue à la mise en place de systèmes efficaces d'information et de billetterie. Les systèmes de billetterie intégrée mis au point par le secteur ferroviaire dans les États membres devraient être interopérables entre eux afin de permettre la création, à l'échelle de l'Union, d'un système qui couvre tous les opérateurs du transport ferroviaire de passagers. [Am. 49]

2 ter. L'objectif de la directive de mettre en place un espace ferroviaire unique européen sera réalisé sur la base d'un dialogue social au niveau de l'Union afin de garantir que les travailleurs du secteur ferroviaire soient convenablement protégés contre les effets indésirables de l'ouverture du marché." [Am. 50]

-1 ter. À l'article 2, le paragraphe suivant est ajouté:

"3 bis. Les articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies et 7 sexies ne s'appliquent pas aux réseaux de moins de 500 km lorsque:

- a) ces réseaux ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire européen; ou**
- b) s'ils sont isolés des points de vue technique et organisationnel du réseau ferroviaire intérieur général." [Am. 87]**

1. L'article 3 est modifié comme suit:

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

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

b) le point 5 est supprimé;

c) le nouveau point 31 suivant est ajouté:

- «31) “entreprise verticalement intégrée”, une entreprise dans laquelle:
- une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par la même entreprise en qualité de gestionnaire de l'infrastructure (société holding), ou
 - un gestionnaire de l'infrastructure est détenu, en tout ou en partie, par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ou
 - une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par un gestionnaire de l'infrastructure.».

c bis) Le point suivant est ajouté:

- '32) "système de billetterie intégrée": un système de billetterie qui permet à une personne d'effectuer un voyage qui comprend des transferts au sein ou entre différents modes de transport, tels que les trains, les bus, les tramways, les métros, les transbordeurs ou les avions";*

c ter) Le point suivant est ajouté:

'33) *"billet direct" : un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires. [Am. 52]*

c quater) Les points suivants sont ajoutés:

'34) *"conseil de surveillance" : tout groupe d'individus nommés par les propriétaires de l'entreprise pour promouvoir leurs intérêts, surveiller et contrôler le travail des dirigeants et approuver les grandes décisions de gestion de l'entreprise;*

35) *"conseil de direction" : tout groupe d'individus occupant des fonctions de dirigeant pour la gestion quotidienne de l'entreprise; [Am. 53]*

c quinquies) Le point suivant est ajouté:

'36) *"services de transport de voyageurs à grande vitesse " : les services de voyageurs opérés sur des lignes à grande vitesse spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 km/h et fonctionnant à ces vitesses durant la majeure partie du voyage; [Am. 54]*

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

2 bis. *L'article suivant est inséré:*

"Article 6 bis

Pour autant qu'il n'existe aucun conflit d'intérêt et que la confidentialité des informations commercialement sensibles est garantie, rien, dans la présente directive, n'empêche les États membres d'autoriser le gestionnaire de l'infrastructure à s'engager dans des accords de coopération, d'une manière transparente, non exclusive et non discriminatoire, avec un ou plusieurs candidats en ce qui concerne une ligne spécifique ou une partie locale ou régionale du réseau, de manière à offrir des incitations financières pour accroître l'efficacité de sa coopération par rapport à la partie du réseau concernée. Ces incitations peuvent consister en des réductions ou des augmentations de frais d'accès aux voies correspondant à des économies de coûts ou des hausses de revenus possibles pour l'entreprise ferroviaire ou pour le gestionnaire de l'infrastructure à la suite de cette coopération. Cette coopération vise à assurer une gestion plus efficace des perturbations, des travaux d'entretien ou des infrastructures saturées, ou d'une ligne ou d'une partie du réseau sujette à des retards, ou à améliorer la sécurité.

Sa durée est limitée à un maximum de cinq ans et est renouvelable. Le gestionnaire de l'infrastructure informe l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la coopération envisagée. L'organisme de contrôle doit donner son approbation préalable à l'accord de coopération, demander sa modification ou le rejeter si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies. Il peut exiger que l'accord soit modifié à tout moment pendant toute la durée de l'accord. Le gestionnaire de l'infrastructure informe le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur l'accord de coopération. Le présent paragraphe ne s'applique pas à la coopération autorisée au titre des articles 7 bis et 7 ter entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires qui font partie de la même entreprise verticalement intégrée. [Am. 120]

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

«Article 7

Séparation institutionnelle du gestionnaire de l'infrastructure

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

Si, à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, certains éléments de l'infrastructure ferroviaire tels que définis à l'annexe I sont détenus et gérés par d'autres entreprises que le gestionnaire de l'infrastructure, les États membres peuvent décider que de telles dispositions doivent être maintenues, à condition que ces entreprises soient, du point de vue juridique, distinctes et indépendantes de toute entreprise ferroviaire. [Am. 121]

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

2. Les États membres veillent également à ce que la ou les mêmes personnes morales ou physiques ne soient pas autorisées:
- a) à exercer un contrôle direct ou indirect au sens du règlement (CE) n° 139/2004* du Conseil à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure, à détenir une quelconque participation financière à la fois dans une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure ou à exercer un quelconque droit à la fois sur une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;
 - b) à désigner les membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement un gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une quelconque participation financière dans, ou à exercer un quelconque droit sur une entreprise ferroviaire;
 - c) à être membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise à la fois pour une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure;

- d) à gérer l'infrastructure ferroviaire ou faire partie de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une participation financière quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit sur, une entreprise ferroviaire, ou à gérer l'entreprise ferroviaire ou faire partie de sa gestion, et, dans le même temps, à exercer un contrôle direct ou indirect, à détenir une participation quelconque dans, ou à exercer un quelconque droit sur un gestionnaire de l'infrastructure.
3. Aux fins du présent article, si la personne visée au paragraphe 2 est un État membre ou une autre entité publique, deux autorités publiques qui sont séparées et juridiquement distinctes l'une de l'autre et qui exercent un contrôle ou d'autres droits mentionnés au paragraphe 2 sur le gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et l'entreprise ferroviaire, d'autre part, sont réputées n'être pas la ou les mêmes personnes.
 4. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne se présente et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut sous-traiter des travaux spécifiques de développement, de renouvellement et d'entretien, sur lesquels il conserve le pouvoir de décision, à des entreprises ferroviaires ou à toute autre entité agissant sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure.

4 bis. Pour autant que les dispositions relatives à la séparation institutionnelle du gestionnaire d'infrastructure, tel que prévu aux paragraphes 1 à 3, soient respectées, qu'il n'existe aucun conflit d'intérêt et que la confidentialité des informations commercialement sensibles est garantie, les États membres peuvent autoriser le gestionnaire de l'infrastructure à s'engager dans des accords de coopération, d'une manière transparente, non exclusive et non discriminatoire, avec un ou plusieurs candidats en ce qui concerne une ligne spécifique ou une partie locale ou régionale du réseau, de manière à inciter un tel demandeur à accroître l'efficacité de sa coopération par rapport à la partie du réseau concernée. Ces incitations prennent la forme de réductions des redevances d'accès aux voies correspondant aux économies de coûts rendues possibles pour le gestionnaire de l'infrastructure grâce à cette coopération. Cette coopération vise à offrir une gestion plus efficace des perturbations, des travaux d'entretien ou des infrastructures saturées, ou d'une ligne ou d'une partie du réseau sujette à des retards ou à améliorer la sécurité. Sa durée est limitée à un maximum de cinq ans et est renouvelable. Le gestionnaire de l'infrastructure informe l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la coopération envisagée. L'organisme de contrôle doit donner son approbation préalable à l'accord de coopération, demander sa modification ou le rejeter si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies. Il peut exiger que l'accord soit modifié à tout moment pendant toute la durée de l'accord. Le gestionnaire de l'infrastructure informe le comité de coordination visé à l'article 7 quinquies sur l'accord de coopération. [Am. 56]

5. ~~Si, à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure appartient à une entreprise verticalement intégrée, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les paragraphes 2 à 4 du présent article. En pareil cas, l'État membre concerné veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure assure toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2, et jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle effective par rapport à toute entreprise ferroviaire conformément aux exigences des articles 7 bis à 7 quater prévues aux articles 7 bis et 7 ter.».~~

* Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises ("le règlement CE sur les concentrations") (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1)." [Am. 122]

4. Les articles suivants sont ajoutés:

«Article 7 bis

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

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'un organisme qui est juridiquement distinct de toute entreprise ferroviaire ou société holding qui contrôle de telles entreprises et de toute autre entité juridique au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

2. Les entités juridiques qui, au sein de l'entreprise verticalement intégrée, exercent des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire ne détiennent pas de participation ~~directe ou indirecte~~ dans le gestionnaire de l'infrastructure, ***de manière directe, indirecte ou via des filiales***. Le gestionnaire de l'infrastructure ne détient pas non plus de participation directe ou indirecte dans aucune entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des activités sur les marchés des services de transport ferroviaire, ***de manière directe, indirecte ou via des filiales***.

Cette disposition ne fait pas obstacle à l'existence d'une entreprise verticalement intégrée lorsqu'une ou plusieurs entreprises ferroviaires sont détenues, en tout ou en partie, par la même entreprise en qualité de gestionnaire de l'infrastructure (société holding).

3. Les revenus du gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent pas être utilisés pour financer d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée mais uniquement pour financer les activités du gestionnaire de l'infrastructure. ***Il est possible de*** verser des dividendes au propriétaire ultime de l'entreprise verticalement intégrée. ***Ces versements de dividendes par*** le gestionnaire de l'infrastructure ~~ne peut~~ accorder de prêts à aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et aucune autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée ~~ne peut accorder de prêts au~~ ***sont réservés à des investissements dans la rénovation de l'infrastructure en fonctionnement et ne dispensent pas le*** gestionnaire de l'infrastructure ***de constituer des réserves pour gérer ses profits et pertes dans le cycle économique.***

Cette disposition ne s'applique pas aux versements aux investisseurs privés en cas de partenariat public-privé.

Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut accorder de prêts qu'à ses propres filiales. Au sein de l'entreprise verticalement intégrée, les prêts au gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent être accordés que par la société holding et sont soumis au contrôle de l'organisme de contrôle visé à l'article 55. La société holding démontre à la satisfaction de l'organisme de contrôle que le prêt est accordé au prix du marché et qu'il satisfait à l'article 6.

Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques au gestionnaire de l'infrastructure sont effectués par contrat et rémunérés aux prix du marché. La dette attribuée au gestionnaire de l'infrastructure est clairement séparée de la dette attribuée aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, et le service de ces dettes est assuré séparément.

Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect de ces dispositions et de permettre la séparation des circuits financiers du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée.

- ~~4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4, le gestionnaire de l'infrastructure lève des fonds sur les marchés des capitaux en toute indépendance, et non par l'intermédiaire d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne lèvent pas de fonds par l'intermédiaire du gestionnaire de l'infrastructure.~~
5. Le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et les met à la disposition de l'organisme de contrôle à sa demande, conformément à l'article 56, paragraphe 12. **[Am. 123]**

Article 7 *ter*

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

1. Sans préjudice des décisions prises par l'organisme de contrôle au titre de l'article 56, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne ~~toutes les fonctions visées à l'article 3, paragraphe 2~~ ***la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure.***

La structure de gestion globale et les statuts du gestionnaire de l'infrastructure garantissent qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ne détermine, directement ou indirectement, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure ~~quant à ces fonctions~~ ***la répartition des sillons et à la tarification de l'infrastructure.***

Les membres des conseils de surveillance ou d'administration du gestionnaire de l'infrastructure et les gestionnaires qui leur font directement rapport, agissent selon ces principes.

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

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

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

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

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

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

4. ~~Pendant une période de trois ans après avoir quitté le gestionnaire de l'infrastructure, les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas autorisés à occuper un poste à haut niveau dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Pendant une période de trois ans après avoir quitté ces autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, les membres de leurs conseils de surveillance ou d'administration et leurs hauts responsables ne sont pas autorisés à occuper un poste à haut niveau dans le gestionnaire de l'infrastructure.~~
5. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose de son propre personnel et de locaux séparés des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. ~~L'accès aux systèmes d'information est protégé de manière à assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Dans *de gestion*. Les règles internes ou les contrats signés avec le personnel, les contacts avec les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée sont clairement limités aux communications officielles liées à l'exercice des fonctions du *informations sensibles détenues par* le gestionnaire de l'infrastructure qui sont également exercées à l'égard des autres entreprises ferroviaires en dehors de l'entreprise verticalement intégrée. Les transferts de personnel autre que le personnel visé au point c) entre le gestionnaire de l'infrastructure *sont dûment protégées* et les *ne sont pas transmises à d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée* ne sont possibles que s'il peut être garanti que les informations sensibles ne seront pas transmises entre eux.~~

Le gestionnaire de l'infrastructure peut offrir à son personnel des services sociaux tels que ceux proposés dans les écoles, les jardins d'enfants, les centres sportifs et les restaurants, dans les locaux utilisés par les autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée. Le gestionnaire de l'infrastructure peut coopérer avec d'autres entités de l'entreprise verticalement intégrée en ce qui concerne le développement de leurs systèmes d'information.

L'organisme de contrôle approuve ou demande les changements aux dispositions concernant la mise en œuvre du présent paragraphe dans le but d'assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. L'organisme de contrôle peut demander à l'entreprise intégrée de lui fournir toute information qui pourrait s'avérer nécessaire.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose des capacités organisationnelles nécessaires pour exécuter ~~toutes ses fonctions de façon indépendante par rapport aux autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée et n'est pas autorisé à déléguer à ces entités juridiques l'exercice de ces fonctions ou des activités s'y rapportant.~~

À condition qu'aucun conflit d'intérêts, distorsion de marché ou discrimination ne se présente et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut sous-traiter des travaux spécifiques de développement, de rénovation et d'entretien, sur lesquels il conserve le pouvoir de décision, à des entreprises ferroviaires ou à toute autre entité agissant sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure.

7. ~~Les membres des conseils de surveillance ou d'administration et les hauts responsables du gestionnaire de l'infrastructure ne détiennent aucune participation dans d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ni n'en reçoivent directement ou indirectement aucun avantage financier. Les éléments de leur rémunération fondés sur les performances ne dépendent pas des résultats d'activité d'autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée ou d'entités juridiques qu'elle contrôle, mais exclusivement de ceux du gestionnaire de l'infrastructure. [Am. 124/rev]~~

~~Article 7 quater~~

~~Procédure de vérification de la conformité~~

- ~~1. — À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission décide si les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée répondent aux exigences des articles 7 bis et 7 ter et si la mise en œuvre de ces exigences est suffisante pour offrir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et garantir l'absence de distorsions de concurrence sur le marché concerné.~~
- ~~2. — La Commission est habilitée à réclamer toutes les informations nécessaires dans un délai raisonnable à l'État membre dans lequel l'entreprise verticalement intégrée est établie. Elle consulte l'organisme ou les organismes de contrôle concernés et, le cas échéant, le réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57.~~

- ~~3. Les États membres peuvent limiter les droits d'accès prévus à l'article 10 aux entreprises ferroviaires qui font partie de l'entreprise verticalement intégrée à laquelle appartient le gestionnaire de l'infrastructure concerné si la Commission informe les États membres qu'aucune demande n'a été introduite conformément au paragraphe 1 ou en attendant que la Commission examine la demande ou si elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, que:~~
- ~~a) les demandes d'informations formulées par la Commission conformément au paragraphe 2 n'ont pas reçu de réponse satisfaisante, ou~~
 - ~~b) le gestionnaire de l'infrastructure concerné ne répond pas aux exigences des articles 7 bis et 7 ter, ou~~
 - ~~e) la mise en œuvre des exigences des articles 7 bis et 7 ter est insuffisante pour garantir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires et l'absence de distorsions de concurrence dans l'État membre dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure concerné est établi.~~

~~La Commission statue dans un délai raisonnable.~~

4. ~~L'État membre concerné peut demander à la Commission d'abroger la décision qu'elle a prise au sens du paragraphe 3 conformément à la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, lorsqu'il démontre, à la satisfaction de la Commission, que les motifs de la décision n'existent plus. La Commission statue dans un délai raisonnable.~~

5. ~~Sans préjudice des paragraphes 1 à 4, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 surveille le respect constant des exigences établies aux articles 7 bis et 7 ter. Tout candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle s'il estime que ces exigences ne sont pas respectées. S'il est saisi d'un tel recours, l'organisme de contrôle arrête, dans les délais indiqués à l'article 56, paragraphe 9, toutes les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation. [Am. 101 et 125/rev]~~

Article 7 *quater*

Comité de coordination

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure créent et organisent des comités de coordination pour chaque réseau. La qualité de membre de ce comité est ouverte au ~~minimum~~ au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats connus au sens de l'article 8, paragraphe 3, et, à leur demande, aux candidats potentiels, à leurs organisations représentatives, aux représentants des utilisateurs de services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer et, le cas échéant, aux autorités régionales et locales, **y compris les autorités compétentes**. Les représentants de l'État membre et l'organisme de contrôle concerné sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs. **[Am. 59]**
2. Le comité de coordination formule des propositions concernant ou conseillant le gestionnaire de l'infrastructure et, le cas échéant, l'État membre sur:
 - a) les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure;

- b) la teneur des objectifs de performance centrés sur l'utilisateur contenus dans les accords contractuels visés à l'article 30 et des mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, ainsi que leur mise en œuvre;
- c) la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau visé à l'article 27;
- d) le cadre et les règles de tarification fixés par l'État et le système de tarification établi par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 29, ainsi que le niveau et la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure;
- e) les modalités de répartition des capacités de l'infrastructure, notamment les règles de priorité pour l'attribution des capacités entre les différentes catégories d'utilisateurs de l'infrastructure; *les principes de coordination en cas de conflit entre les demandes d'exploitation d'un service ferroviaire sont régis par l'article 46, paragraphe 4; [Am. 60]*
- f) les questions d'intermodalité;
- g) toute autre question en rapport avec les conditions d'accès et d'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

g bis) les problèmes auxquels les usagers des services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer sont confrontés, y compris la qualité des services, les tarifs de l'infrastructure, les prix des services ferroviaires et la transparence de ces prix. [Am. 61]

Le comité de coordination est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure sur les points a) à g *bis*) afin d'être en mesure de mener à bien ces missions, *sans préjudice de la confidentialité commerciale.*
[Am. 62]

3. Le comité de coordination établit des règles de procédure comprenant, entre autres, les règles de participation aux réunions et la fréquence de celles-ci, qui doit être d'au moins une fois par trimestre. *Le règlement prévoit notamment la consultation régulière, au moins une fois par an, des utilisateurs des services du fret ferroviaire et du transport des passagers et des représentants des travailleurs du secteur ferroviaire.* Chaque année, un rapport sur les travaux du comité de coordination est soumis au gestionnaire de l'infrastructure, à l'État membre, à l'organisme de contrôle *concerné, aux usagers des services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs par chemin de fer et aux représentants des travailleurs du secteur ferroviaire* concernés et à la Commission, en faisant état des différents points de vue adoptés par les membres du comité. [Am. 63]

Article 7 *quinquies*

Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau destiné à développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union, notamment en vue d'assurer:
 - i) une mise en œuvre rapide et efficace du réseau transeuropéen de transport, notamment les corridors du réseau central, les corridors de fret ferroviaire en vertu du règlement (UE) n° 913/2010* et le plan de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) fixé par la décision 2012/88/UE**,
 - ii) ***des services transfrontaliers de transport de voyageurs efficaces et efficaces au sein de l'Union, notamment la coopération transfrontière pour supprimer les goulets d'étranglement.***

1 bis. Le réseau définit également des principes-cadres communs pour la tarification lorsqu'un service transfrontalier de transport de voyageurs s'effectue sur plus d'un réseau, comme le prévoit l'article 37, et pour la répartition des capacités, comme le prévoit l'article 40. Ces principes communs sont soumis à l'avis du réseau des organismes de contrôle visés à l'article 57. [Am. 64]

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

2. Le réseau participe aux activités de suivi du marché visées à l'article 15 et assure l'évaluation comparative de l'efficacité ***et de l'efficacité*** des gestionnaires de l'infrastructure sur la base d'indicateurs et de critères de qualité communs, tels que la fiabilité, la capacité, la disponibilité, la ponctualité et la sécurité de leurs réseaux, la qualité et l'utilisation des actifs, l'entretien, le renouvellement, les améliorations, les investissements ~~et~~, l'efficacité financière ***ainsi que la transparence du cadre et des règles de tarification.*** [Am. 65]

3. La Commission ~~peut arrêter~~ **arrête** des mesures fixant les principes et pratiques communs du réseau, notamment pour garantir la cohérence de l'évaluation comparative des performances, et les procédures à suivre pour la coopération au sein du réseau **en tenant compte des points de vue exprimés par le réseau**. Ces mesures sont adoptées au moyen d'un acte d'exécution **délégué** conformément à la procédure visée à l'~~article 62, paragraphe 3~~ **article 60**.».

* Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

** Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen (JO L 51 du 23.2.2012, p. 51).".
[Am. 66]

5. L'article 10 est modifié comme suit:

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

«2. Il est accordé aux entreprises ferroviaires, dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire dans tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre en charge des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit comprend l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2.»;

a bis) le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

'2 bis. Un État membre n'est pas tenu d'octroyer des droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de tout type de services à une entreprise ferroviaire contrôlée directement ou indirectement par une ou des personnes d'un ou de pays tiers où des droits d'accès à l'infrastructure et aux installations de services, à des conditions de nature similaire à celles prévues dans la présente directive, ne sont pas octroyés aux entreprises de l'Union. Aux fins du présent paragraphe, le contrôle est constitué par des droits, contrats ou autres moyens qui confèrent, seuls ou conjointement, et compte tenu des circonstances de droit et de fait, la possibilité d'exercer une influence déterminante sur l'activité d'une entreprise grâce, notamment, à:

- a) du droit de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des biens de l'entreprise concernée;*
- b) des droits ou des contrats qui confèrent une influence déterminante sur la composition, les délibérations ou les décisions des organes d'une entreprise.'; [Am. 67]*

b) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.

6. L'article 11 est modifié comme suit:

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

«1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent la même liaison ou une liaison alternative si l'exercice de ce droit compromet l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question. ***Les services de passagers à grande vitesse ne sont pas limités dans leur droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2.***

Les autorités compétentes et les gestionnaires de l'infrastructure notifient au préalable l'ensemble des parties intéressées des demandes de capacités au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil* susceptibles d'entrer en conflit avec les droits d'accès accordés au titre de l'article 10 de la présente directive.

Tous les services de transport de voyageurs qui ne relèvent pas d'un contrat de service public sont des services fournis en libre accès.

Si une autorité compétente crée un nouveau contrat de service public, ou étend le champ d'application d'un contrat existant, de façon à utiliser davantage de capacités d'infrastructure qu'auparavant, les droits d'accès des entreprises fournissant déjà des services en libre accès susceptibles d'être affectés par la décision de l'autorité compétente ne font l'objet d'aucune limitation des droits d'accès.»;

*** *Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1). [Am. 68]***

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

«Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle concernés visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. ~~Ils statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai d'un mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de l'article 38, paragraphe 4:~~

Ces critères couvrent, notamment, les répercussions de l'exercice du droit d'accès 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 ainsi que l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé, qui sont établis par l'autorité de réglementation visée à l'article 55 en conformité avec les mesures prévues au paragraphe 4 du présent article. L'analyse évalue si la viabilité des services exploités dans le cadre du contrat de service public est compromise par un nouveau service d'accès ouvert.

L'équilibre économique du contrat de service public n'est pas réputé compromis si l'organisme de contrôle prévoit que le nouveau service potentiel sera principalement une source de recettes pour le secteur ferroviaire, et non une source de pertes financières, et que l'éventuel manque à gagner généré par l'ensemble des services fournis en vertu du contrat ou des contrats de service public ne sera pas substantiel.

Conformément à une telle analyse et à la décision de l'organe de contrôle concerné, les États membres sont habilités à autoriser, à modifier ou à refuser le droit d'accès au service de passagers recherché."

c) *les paragraphes suivants sont insérés:*

"2 bis. Lorsqu'un contrat de service public est attribué par le biais d'une procédure publique de mise en concurrence, conformément à la législation de l'Union, les États membres peuvent, conformément au règlement (CE) n° 1370/2007, limiter le droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2, de la présente directive pour la durée de ce contrat de service public entre un lieu de départ et une destination qui sont couverts par ce contrat de service public. L'information concernant la limitation de ce droit d'accès est rendue publique lorsque la procédure de mise en concurrence pour ce contrat de service public est lancée. Un nouveau service supplémentaire au sens de l'article 10, paragraphe 2, qui est considéré par l'organe de contrôle comme un service principalement générateur de recettes plutôt que comme un service principalement générateur de pertes financières pour le secteur ferroviaire et au sujet duquel l'éventuel manque à gagner généré par l'ensemble des services fournis en vertu du contrat de service public ne devrait pas être substantiel n'est pas limité dans son accès.

Les limitations visées au présent alinéa n'ont pas 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.

2 ter. *L'organisme ou les organismes de contrôle qui effectuent les analyses visées aux paragraphes 2 et 2bis statuent à la demande de l'une des parties suivantes, présentée dans un délai d'un mois après réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs au sens de l'article 38, paragraphe 4:*

- a) l'autorité ou les autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- c) le gestionnaire de l'infrastructure;
- d) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.»;

d bis) *l'entreprise ferroviaire qui a demandé la capacité conformément à l'article 38, paragraphe 4''; [Am. 69 et 114]*

d) ~~le paragraphe 3 est remplacé~~ **les paragraphes 3 et 4 sont remplacés** par le texte suivant:

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

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

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

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 délégués sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 60. [Am. 70]*

e) le paragraphe 5 est supprimé.

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

«Article 13 *bis*

Systèmes communs d'information et de billetterie-intégrée [Am. 71]

1. ~~Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007¹ et de la directive 2010/40/UE², les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système d'information et de billetterie intégrée commun pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant Toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs *données relatives aux horaires sont considérées comme données publiques et mises à disposition en conséquence.*~~

¹ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

² JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

Sans préjudice du règlement (CE) n°1371/2007 et de la directive 2010/40/UE, les États membres exigent que tous les acteurs ferroviaires, tels que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les vendeurs de billets utilisent, d'ici le 12 décembre 2019, un système d'information et de billetterie interopérable qui remplisse l'objectif qui consiste à permettre aux passagers d'accéder à toutes les données nécessaires pour planifier un voyage et pour réserver et acheter leurs billets au sein de l'Union.

Les États membres exigent que les entreprises ferroviaires coopèrent à l'établissement, d'ici au 12 décembre 2019, d'un système d'information et de billetterie commun pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations pour tous les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer fournis au titre d'un contrat de service public conformément au règlement (CE) n° 1370/2007, ou décident d'habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Ce système ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires. Il est géré par une entité juridique publique ou privée ou par une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.

Les entreprises ferroviaires effectuant des services commerciaux de transport public de voyageurs ont un accès non discriminatoire au système afin de fournir des informations sur le transport public de voyageurs par chemin de fer, et de vendre des billets, en complément de leurs propres services de transport.

Tout système est conçu de manière à être interopérable conformément à la directive 2008/57/CE et aux spécifications techniques de base sur les applications télématiques. Il s'applique aux exigences techniques afin d'assurer, en particulier, la cohérence en matière de redevances et de compensation, la confidentialité des informations commerciales, la protection des données à caractère personnel et la conformité avec les règles sur la concurrence. Tout système ou toute application offrant des services supplémentaires aux passagers est interopérable avec ces spécifications techniques.

Les États membres veillent à ce que l'accès aux spécifications techniques de base sur les applications télématiques soit ouvert et non discriminatoire.

Tout accord commercial conclu entre les participants est conforme aux règles en matière de concurrence.

Les coûts d'un tel système sont équitablement répartis entre les participants, en fonction de leurs contributions respectives.

L'organisme de contrôle veille à ce que tout système de billetterie directe ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires.

Les États membres peuvent aussi exiger que les entreprises ferroviaires et les entreprises de transport de voyageurs par d'autres modes de transport participent à un système d'information sur les voyages et de billetterie intégrée commun et interopérable pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'habiliter les autorités concernées à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et d'autres entreprises de transport de voyageurs et qu'il soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises assurant des services de transport de voyageurs. [Am. 72]

2. Les États membres ~~imposent aux entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs l'obligation de mettre~~ **mettent** en place et de ~~coordonner~~ **coordonnent, y compris sur les principaux itinéraires au sein de l'Union,** des plans d'urgence **nationaux** afin de prêter assistance aux voyageurs, ~~au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007~~ **en tenant compte de la décision de la Commission 2008/164/CE***, en cas de perturbation majeure des services **provoquée par une catastrophe naturelle ou d'origine humaine. Chaque entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de voyageurs et chaque gestionnaire de gare met en place son propre plan d'urgence, conformément aux plans d'urgence nationaux.**».

* *Décision de la Commission du 21 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse (JO L 64 du 7.3.2008, p. 72).*" [Am. 73]

7 bis. *À l'article 19, le point suivant est ajouté:*

" d bis) s'engage à appliquer les conventions collectives respectives des États membres dans lesquels l'entreprise souhaite opérer."; [Am. 74]

8. À l'article 38, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au plus tard 18 mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison en question définie dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public sur la liaison de ce service de transport de voyageurs soit informée sans retard et au plus tard dans un délai de cinq jours.»

8 bis. À l'article 42, le paragraphe 1 bis suivant est inséré:

"1 bis. En vue de prévenir toute discrimination à l'encontre des candidats, l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la présente directive approuve au préalable un tel accord-cadre et supervise un accord-cadre en vigueur de sa propre initiative. Un candidat a le droit de saisir l'organisme de contrôle dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice du fait d'un accord-cadre. Au cas où un recours est introduit contre un accord-cadre, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier l'accord-cadre, soit exige sa modification conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle, au plus tard deux mois à compter de la réception du recours par l'organisme de contrôle. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire se conforment à la décision de l'organisme de contrôle aussi rapidement qu'il est matériellement possible de le faire, et en tout état de cause au plus tard un mois après avoir reçu la notification de cette décision de l'organisme de contrôle. Dans l'exercice des fonctions visées au présent paragraphe, l'organisme de contrôle prête une attention particulière à la sauvegarde des secrets d'affaires. [Am. 75]

8 ter. *Le paragraphe 4 de l'article 46 est remplacé par le texte suivant:*

- '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. *En cas de conflit entre les demandes d'exploitation d'un service ferroviaire dans le même segment de marché, le gestionnaire de l'infrastructure, lors de la répartition des capacités, ne doit prendre en considération que l'infrastructure disputée et non le volume global de la capacité demandée par les candidats en lice.*'**; [Am. 76]

8 quater. *À l'article 54, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:*

- '1.** **En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. *En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.* [Am. 77]**

8 quinquies. *À l'article 55, le paragraphe suivant est ajouté:*

- '3 bis.** *Les États membres veillent à ce que les organismes de contrôle disposent des capacités organisationnelles et fonctionnelles nécessaires à la réalisation des fonctions visées à l'article 56 de la présente directive et adoptent, le cas échéant, un plan d'action visant à doter les doter de ces capacités.*''; [Am. 78]

8 sexies. L'article 56 est remplacé par l'article suivant:

"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,**
 - g bis) les travaux d'entretien de l'infrastructure planifiés ou non planifiés.**

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 bis), 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 *, 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.

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. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure, les exploitants d'installations de service ou les entreprises ferroviaires pour disposer d'un accès – notamment aux voies ferrées, aux gares, à leurs bâtiments et installations diverses, en ce incluses les installations d'affichage d'informations sur les voyages – ne soient pas discriminatoires. À ce titre, les modifications devant être apportées au montant ou à la structure des redevances visées dans le présent paragraphe doivent être signalées à l'organisme de contrôle au plus tard deux mois avant leur entrée en vigueur prévue. L'organisme de contrôle peut exiger une réduction ou une augmentation des modifications prévues, leur report ou le renoncement à ces dernières au plus tard un mois avant leur entrée en vigueur prévue. 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 bis) 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 une plainte est introduite 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 à ses instructions. Le gestionnaire de l'infrastructure se conforme à la décision de l'organisme de contrôle au moins un mois après avoir reçu la notification de cette décision.

- 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.*

* *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 (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).'' [Am. 79]*

8 septies. *À l'article 57, le paragraphe suivant est ajouté:*

'9 bis. Lorsqu'un demandeur considère qu'une décision d'un gestionnaire de l'infrastructure fait entrave au développement d'un service international, il peut saisir le réseau des organismes de contrôle pour avis. L'organisme de contrôle national concerné est informé en même temps de ce recours. Le réseau doit, le cas échéant, exiger une information appropriée de la part du gestionnaire d'infrastructure et, en tout état de cause, de l'autorité nationale de contrôle concernée. Le réseau adopte et publie son avis et le communique à l'organisme de contrôle national concerné.

Le réseau des organismes de contrôle soumet un rapport annuel sur ses activités à la Commission. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil.

Un an après l'entrée en vigueur de la directive, et au plus tard le 31 décembre 2019, la Commission adopte une proposition législative visant à mettre en place un organisme de contrôle européen et lui confère la personnalité juridique ayant des fonctions de contrôle et d'arbitrage sur des problèmes de nature supranationale et une fonction de recours vis-à-vis des décisions des organismes de contrôle nationaux. Ce nouvel organisme remplace le réseau européen des organismes de contrôle.'"; [Am. 80]

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

«1 Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission évalue l'impact de la présente directive sur le secteur ferroviaire et soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre. *Cette évaluation tient compte des avis exprimés par l'organisme de contrôle européen pour déterminer s'il subsiste des pratiques discriminatoires ou d'autres types de distorsions de concurrence et des opinions exprimées par les partenaires sociaux au sein du comité du dialogue social compétent de l'Union.*
[Am. 81]

Au plus tard à la même date, ~~la Commission~~ *l'organisme de contrôle européen* évalue s'il subsiste des pratiques discriminatoires ou d'autres types de distorsions de concurrence ~~par rapport aux gestionnaires de l'infrastructure faisant partie d'une structure verticalement intégrée~~ *et publie des recommandations en vue de nouvelles mesures stratégiques*. Elle propose, le cas échéant, de nouvelles mesures législatives *sur la base de ces recommandations*. [Am. 82]

Au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission évalue son incidence sur le développement du marché du travail pour le personnel navigant des chemins de fer et, s'il y a lieu, propose de nouvelles mesures législatives sur la certification de ce personnel navigant." [Am. 83]

Article 1 bis

Le règlement (CE) n° 1371/2007 est modifié comme suit:

L'article 2, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

- '3. *À partir de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 9, 10, 11, 12, 19, 20, paragraphe 1, et l'article 26 s'appliquent dans l'ensemble de l'Union à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs."* [Am. 84]

Article 2

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ...*. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

* 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 3

1. La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. ***Elle est disponible dans sa forme consolidée avec la directive 2012/34/UE qu'elle modifie dans les trois mois de sa publication. [Am. 85]***
2. Les points 5 à 8 de l'article 1^{er} s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2018 [en temps utile pour le calendrier de travail démarrant le 14 décembre 2019].

Jusqu'à la date de l'application du point 5 et sans préjudice des services internationaux de transport de voyageurs, les États membres ne sont pas tenus d'accorder un droit d'accès aux entreprises ferroviaires et aux filiales qu'elles contrôlent directement ou indirectement qui sont titulaires d'une licence dans un État membre où des droits d'accès de nature similaire ne sont pas octroyés. [Am. 86]

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à , le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président