



TEXTES ADOPTÉS

P9_TA(2024)0127

Utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modification de la directive 2012/34/UE et abrogation du règlement (UE) n° 913/2010

Résolution législative du Parlement européen du 12 mars 2024 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2023)0443),
 - 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 (C9-0304/2023),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 25 octobre 2023¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 1^{er} février 2024²,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0069/2024),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la

¹ JO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² Non encore paru au Journal officiel.

Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) La communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente¹⁵ établit des étapes qui ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport de l'Union pour réaliser les objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle prévoit que le trafic ferroviaire de marchandises devrait augmenter de 50 % d'ici à 2030 et doubler d'ici à 2050, que le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050 et que les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'UE. Pour atteindre ces objectifs, le transport ferroviaire doit devenir plus attrayant par son accessibilité financière, sa fiabilité et **une meilleure adaptation des services** aux besoins des voyageurs et des expéditeurs de fret.

¹⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final du 9 décembre 2020].

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) La communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente¹⁵ établit des étapes qui ont pour but de montrer la voie que doit emprunter le système de transport de l'Union pour réaliser les objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle prévoit que le trafic ferroviaire de marchandises devrait augmenter de 50 % d'ici à 2030 et doubler d'ici à 2050, que le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050 et que les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'UE. Pour atteindre ces objectifs, le transport ferroviaire doit devenir plus attrayant par son accessibilité financière, sa fiabilité **et son accessibilité**, et **ses services doivent être mieux adaptés** aux besoins des voyageurs et des expéditeurs de fret.

¹⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final du 9 décembre 2020].

(2 bis) L'objectif sous-jacent du présent

règlement est d'augmenter l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et, partant, d'accroître la part modale du rail. Toutefois, le présent règlement ne permettra pas à lui seul d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de décarbonation et de transfert modal. Les États membres et la Commission devraient continuer à travailler sur les nombreux autres éléments qui peuvent contribuer à augmenter tant les capacités de l'infrastructure ferroviaire que la capacité de transport, tels que le regroupement des sillons, l'harmonisation des vitesses, la commutation efficace des passagers, l'utilisation de trains plus longs dotés d'une charge par essieu plus importante, le déploiement à travers l'Europe du système européen de gestion du trafic ferroviaire harmonisé, ainsi que l'exploitation automatisée des trains.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 ter) Il est important de traiter la question de l'efficacité du transport ferroviaire afin d'améliorer l'aspect concurrentiel multimodal entre les différents modes de transport, donc de faciliter un transfert modal substantiel et d'atteindre les objectifs fixés dans la stratégie de mobilité durable et intelligente. Dès lors, il convient d'envisager également des mesures supplémentaires visant à améliorer la compétitivité du transport ferroviaire, telles que la diminution des redevances d'accès aux voies. Compte tenu de l'augmentation de la demande de capacité ferroviaire pour les services de transport de passagers et de marchandises, des investissements seront également nécessaires pour mettre en place ces mesures d'amélioration des capacités.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 2 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 quinquies) Les objectifs de transition vers le rail au niveau de l'Union nécessitent des objectifs nationaux fondés sur des plans nationaux concrets élaborés par les États membres selon une approche ascendante.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5) **Les** capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire sont essentielles au bon fonctionnement du secteur ferroviaire. L'exploitation des services de transport ferroviaire doit être soigneusement planifiée et coordonnée pour permettre aux trains présentant des caractéristiques très différentes, telles que la vitesse et la distance de freinage, de partager en toute sécurité les mêmes voies. Une gestion optimale des capacités crée davantage de possibilités de services ferroviaires et améliore la fiabilité de ceux-ci. Le règlement devrait offrir aux gestionnaires de l'infrastructure suffisamment de souplesse pour gérer efficacement les capacités, tout en veillant à ce que toutes les entreprises ferroviaires soient traitées sans discrimination en ce qui concerne leur accès au réseau.

(5) **La gestion des** capacités de l'infrastructure ferroviaire et la gestion du trafic ferroviaire sont essentielles au bon fonctionnement du secteur ferroviaire. L'exploitation des services de transport ferroviaire doit être soigneusement planifiée et coordonnée pour permettre aux trains présentant des caractéristiques très différentes, telles que la vitesse et la distance de freinage, de partager en toute sécurité les mêmes voies. Une gestion optimale des capacités crée davantage de possibilités de services ferroviaires et améliore la fiabilité de ceux-ci, **ce qui constitue une exigence particulièrement importante pour le marché des trains de nuit, qui est en expansion, ainsi que pour les ambitions en matière de transfert des marchandises vers le fret ferroviaire.** Le règlement devrait offrir aux gestionnaires de l'infrastructure suffisamment de souplesse pour gérer efficacement les capacités, tout en veillant à ce que toutes les entreprises ferroviaires soient traitées sans discrimination en ce qui concerne leur accès au réseau.

Amendement 6

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) La directive 2012/34/UE reconnaît le droit des États membres de ne pas appliquer les règles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire à certaines parties du réseau ferroviaire ou à certains services ferroviaires lorsqu'une telle exclusion du champ d'application du droit de l'Union est sans incidence sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen. Ces exclusions devraient continuer d'être appliquées et les États membres devraient conserver le droit de demander de telles exclusions à l'avenir également en ce qui concerne le présent règlement.

Amendement

(6) La directive 2012/34/UE reconnaît le droit des États membres de ne pas appliquer les règles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire à certaines parties du réseau ferroviaire ou à certains services ferroviaires lorsqu'une telle exclusion du champ d'application du droit de l'Union est sans incidence sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen. Ces exclusions, ***tout en étant strictement limitées***, devraient continuer d'être appliquées et les États membres devraient conserver le droit de demander de telles exclusions à l'avenir également en ce qui concerne le présent règlement.

Amendement 7

Proposition de règlement

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Les règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire devraient ***mieux refléter*** les besoins de l'ensemble des segments du marché ferroviaire. Elles devraient notamment tenir compte de la nécessité de garantir la stabilité à long terme des capacités disponibles pour les services de transport de voyageurs et d'assurer une flexibilité à court terme pour le trafic de fret afin de répondre à la demande du marché. Par conséquent, le processus de gestion des capacités ne devrait plus être essentiellement axé sur une approche annuelle, mais être organisé en trois phases consécutives: planification stratégique des

Amendement

(7) Les règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire devraient ***prendre en considération et satisfaire*** les besoins de l'ensemble des segments du marché ferroviaire ***de manière non discriminatoire***. Elles devraient notamment tenir compte de la nécessité de garantir la stabilité à long terme des capacités disponibles pour les services de transport de voyageurs et d'assurer une flexibilité à court terme pour le trafic de fret afin de répondre à la demande du marché. Par conséquent, le processus de gestion des capacités ne devrait plus être essentiellement axé sur une approche

capacités, programmation des services ferroviaires et répartition des capacités, et adaptation et reprogrammation des capacités. L'introduction de phases mieux définies et structurées prévoyant la possibilité d'une planification à long terme et d'une adaptation à court terme de la gestion des capacités profiterait en particulier aux services moins faciles à planifier à l'avance ou plus complexes à organiser, tels que les trains de marchandises et les trains de voyageurs transfrontières.

annuelle, mais être organisé en trois phases consécutives: planification stratégique des capacités, programmation des services ferroviaires et répartition des capacités, et adaptation et reprogrammation des capacités. L'introduction de phases mieux définies et structurées prévoyant la possibilité d'une planification à long terme et d'une adaptation à court terme de la gestion des capacités profiterait en particulier aux services moins faciles à planifier à l'avance ou plus complexes à organiser, tels que les trains de marchandises et les trains de voyageurs transfrontières, *y compris les trains de nuit.*

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Une part croissante du réseau ferroviaire de l'Union est soit saturée, soit proche de la saturation et ne peut pas répondre aux besoins de capacités de l'infrastructure ferroviaire de tous les candidats et absorber une nouvelle croissance du volume du transport ferroviaire. Le développement et la numérisation des infrastructures, conformément à la spécification technique d'interopérabilité élaborée en vertu de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, en particulier le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), devraient entraîner une augmentation des capacités disponibles à moyen et à long terme. Néanmoins, les gestionnaires de l'infrastructure seront tenus d'assigner des priorités pour l'utilisation des sections saturées. Sans préjudice des principes de priorité généraux fixés par les États membres dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure, les gestionnaires de l'infrastructure devraient prendre des

Amendement

(8) Une part croissante du réseau ferroviaire de l'Union est soit saturée, soit proche de la saturation et ne peut pas répondre aux besoins de capacités de l'infrastructure ferroviaire de tous les candidats et absorber une nouvelle croissance du volume du transport ferroviaire. Le développement et la numérisation des infrastructures, conformément à la spécification technique d'interopérabilité élaborée en vertu de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, en particulier le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), devraient entraîner une augmentation des capacités disponibles à moyen et à long terme. Néanmoins, les gestionnaires de l'infrastructure seront tenus d'assigner des priorités pour l'utilisation des sections saturées. Sans préjudice des principes de priorité généraux fixés par les États membres dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure, les gestionnaires de l'infrastructure devraient prendre des

décisions sur les priorités en utilisant des méthodes transparentes et harmonisées qui précisent de quelle manière les facteurs sociaux, économiques et environnementaux ont été pris en considération et influencent leur décision.

décisions sur les priorités en utilisant des méthodes transparentes et harmonisées qui précisent de quelle manière les facteurs sociaux, économiques et environnementaux ont été pris en considération et influencent leur décision.

Ces critères socioéconomiques et environnementaux devraient être fondés sur des méthodes reconnues et sur les meilleures connaissances disponibles. Il convient donc d'habiliter la Commission à adopter un acte délégué définissant les procédures, critères et méthodes à appliquer. Il convient que la Commission, lorsqu'elle préparera cet acte délégué, coopère avec le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) et avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) établie par le règlement (UE) 2016/796^{1 bis}.

^{1 bis} Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) Les capacités existantes de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas suffisantes pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de transition vers le rail à l'horizon 2030 et 2050. Le réseau ferroviaire de l'Union a même diminué de 12 000 km entre 1990 et 2021. La réalisation des objectifs de l'Union en matière de transfert modal repose en premier lieu sur une plus grande efficacité du transport ferroviaire et sur le renforcement des capacités ferroviaires, ce second élément nécessitant d'investir

dans la maintenance et le renouvellement d'infrastructures ferroviaires ainsi que dans la construction de nouvelles infrastructures. À cette fin, il convient de tirer parti des budgets nationaux, du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) créé par le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis} et des investissements privés, afin de remédier à l'absence de chaînons essentiels et aux goulets d'étranglement et d'obtenir des financements suffisants pour l'entretien. Les États membres devraient, en particulier, empêcher la dégradation des infrastructures ferroviaires et minimiser les conséquences d'éventuelles restrictions de capacités en garantissant un financement approprié, stable, à long terme et accordé en temps utile au moyen d'accords pluriannuels de performance, qui devraient être conclus entre les États membres et le gestionnaire de l'infrastructure pour cinq ans au moins.

^{1 bis} Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38).

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) La planification stratégique des capacités devrait améliorer l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en anticipant la demande de services ferroviaires et en tenant compte des projets de développement, de renouvellement et d'entretien de l'infrastructure. Elle devrait

Amendement

(9) La planification stratégique des capacités devrait améliorer l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en anticipant la demande de services ferroviaires et en tenant compte des projets de développement, de renouvellement et d'entretien de l'infrastructure. Elle devrait

veiller à ce que les capacités de l'infrastructure ferroviaire soient réparties de manière à maximiser la valeur des services ferroviaires pour la société. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient faire en sorte que la planification stratégique fournisse progressivement de plus en plus de détails sur les capacités disponibles et qu'elle serve de base à la répartition des capacités.

veiller à ce que les capacités de l'infrastructure ferroviaire soient réparties de manière à maximiser la valeur des services ferroviaires pour la société, ***en tenant compte des répercussions socioéconomiques et environnementales.*** Les gestionnaires de l'infrastructure devraient faire en sorte que la planification stratégique fournisse progressivement de plus en plus de détails sur les capacités disponibles et qu'elle serve de base à la répartition des capacités. ***Les candidats, la plateforme ferroviaire européenne (PFE), les usagers des services de transport ferroviaire et leurs associations ainsi que les pouvoirs publics de l'Union et des États membres devraient être consultés lors de la planification stratégique. Ils devraient pouvoir apporter leur contribution à l'analyse de l'évolution attendue du marché des transports, visée à l'article 15, et formuler des commentaires indépendants sur les résultats de cette analyse.***

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Lors de la répartition des capacités, les gestionnaires de l'infrastructure devraient respecter les plans stratégiques établis pour l'offre de capacités et, dans le même temps, veiller à ce que les capacités soient réparties en fonction de la demande du marché d'une manière équitable et non discriminatoire. À cette fin, certaines demandes de capacités ***peuvent*** être refusées et le plan des offres de capacités ***doit*** être régulièrement mis à jour afin de refléter la demande réelle.

Amendement

(11) Lors de la répartition des capacités, les gestionnaires de l'infrastructure devraient respecter les plans stratégiques établis pour l'offre de capacités et, dans le même temps, veiller à ce que les capacités soient réparties en fonction de la demande du marché d'une manière équitable et non discriminatoire. À cette fin, ***des capacités de remplacement devraient être proposées pour*** certaines demandes de capacités, ***ces demandes devraient*** être refusées ***en l'absence d'autre possibilité*** et le plan des offres de capacités ***devrait*** être régulièrement mis à jour afin de refléter la demande réelle.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) Sur plusieurs marchés ferroviaires nationaux, le gestionnaire de l'infrastructure fait partie d'une société holding verticalement intégrée comptant un ou plusieurs opérateurs de transport de voyageurs et de marchandises. Lors de l'attribution de capacités à ces entreprises ferroviaires, il est de la plus haute importance, pour le bon fonctionnement du marché, que les capacités soient attribuées de manière équitable, raisonnable et non discriminatoire. En particulier, les informations sensibles partagées avec le gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre du processus de répartition des capacités devraient être considérées comme confidentielles.

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Les différents segments du marché ferroviaire n'ont pas tous la même capacité d'anticipation de leurs besoins en matière de capacités de l'infrastructure ferroviaire. Certains prestataires de services de fret, en particulier, peuvent ne pas être en mesure de déterminer leurs besoins de capacités à temps pour être inclus dans l'horaire de service, c'est-à-dire dans le plan annuel des mouvements des trains et du matériel roulant, et ne pas trouver de place dans son calendrier annuel. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient donc être en mesure d'offrir également des capacités suffisantes en qualité et quantité pour les services ferroviaires dont la demande est

(12) Les différents segments du marché ferroviaire n'ont pas tous la même capacité d'anticipation de leurs besoins en matière de capacités de l'infrastructure ferroviaire. Certains prestataires de services de fret, en particulier, peuvent ne pas être en mesure de déterminer leurs besoins de capacités à temps pour être inclus dans l'horaire de service, **qui est** le plan annuel des mouvements des trains et du matériel roulant, et ne pas trouver de place dans son calendrier annuel. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient donc être en mesure d'offrir également des capacités suffisantes en qualité et quantité pour les services ferroviaires dont la demande est

instable, qui sont organisés dans un délai relativement court, qui comprennent plusieurs circulations de trains et qui peuvent circuler à plusieurs reprises sur une période qui ne correspond pas forcément à la période de validité de l'horaire de service.

instable, qui sont organisés dans un délai relativement court, qui comprennent plusieurs circulations de trains et qui peuvent circuler à plusieurs reprises sur une période qui ne correspond pas forcément à la période de validité de l'horaire de service. ***Ce type d'offre de capacités pourrait également être proposé sous la forme d'un ensemble de sillons minimaux précalculés et non réservés, qui peuvent ensuite être attribués à court terme.***

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Dans les États membres, différentes pratiques de planification des horaires sont utilisées, dont il convient de tenir compte lors de la planification stratégique des capacités. Ces pratiques nécessitent une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure de part et d'autre des frontières, en particulier lorsque le gestionnaire de l'infrastructure planifie préalablement la capacité au moyen d'horaires cadencés intégrés.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14) Une part importante du transport de fret ferroviaire est effectuée sur de longues distances et nécessite une coordination transfrontière des gestionnaires de l'infrastructure. L'objectif stratégique visant à accroître le trafic ferroviaire repose également sur la croissance des services transfrontières de transport de

(14) Une part importante du transport de fret ferroviaire est effectuée sur de longues distances et nécessite une coordination transfrontière des gestionnaires de l'infrastructure. L'objectif stratégique visant à accroître le trafic ferroviaire repose également sur la croissance des services transfrontières de transport de

voyageurs. Afin de faciliter et de promouvoir la croissance du trafic transfrontière dans l'espace ferroviaire unique européen, il est nécessaire d'assurer une plus grande cohérence et une plus grande harmonisation des règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il y a donc lieu de renforcer le rôle du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure afin de le charger d'élaborer des lignes directrices pour la mise en œuvre harmonisée du présent règlement en ce qui concerne les procédures et méthodes de gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coordination active des capacités et du trafic transfrontières. En particulier, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure devrait élaborer des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises ainsi que pour l'évaluation des performances.

voyageurs. Afin de faciliter et de promouvoir la croissance du trafic transfrontière dans l'espace ferroviaire unique européen, il est nécessaire d'assurer une plus grande cohérence et une plus grande harmonisation des règles et procédures relatives à la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il y a donc lieu de renforcer le rôle du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure afin de le charger d'élaborer des lignes directrices pour la mise en œuvre harmonisée du présent règlement en ce qui concerne les procédures et méthodes de gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coordination active des capacités et du trafic transfrontières. En particulier, le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure devrait élaborer des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises ainsi que pour l'évaluation des performances. ***Il convient également de consulter les entreprises ferroviaires, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles lors de l'élaboration de ces cadres européens.***

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Les cadres européens élaborés par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure devraient fournir des lignes directrices que les gestionnaires de l'infrastructure devraient s'efforcer d'observer, tout en conservant la responsabilité de leurs décisions opérationnelles. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient justifier tout écart par rapport aux cadres mis au point par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure. Il est considéré que cette

Amendement

(15) Les cadres européens élaborés par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure devraient fournir des lignes directrices que les gestionnaires de l'infrastructure devraient s'efforcer d'observer, tout en conservant la responsabilité de leurs décisions opérationnelles. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient justifier tout écart par rapport aux cadres mis au point par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure ***et ces écarts ne devraient***

approche garantit un juste équilibre entre les besoins de coordination et d'application d'approches harmonisées dans l'espace ferroviaire unique européen et la nécessité d'adapter les procédures et les méthodes aux spécificités de zones géographiques données. Après cinq ans d'application du présent règlement, la Commission devrait évaluer si l'état de la convergence des procédures et des méthodes et l'efficacité du processus de coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que la progression générale de la mise en place de l'espace ferroviaire unique européen, justifient l'adoption d'actes de droit dérivé destinés à remplacer certains éléments des cadres européens élaborés par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure.

être autorisés que dans des cas exceptionnels et être soumis à l'approbation de l'organisme national de contrôle ferroviaire. Il est considéré que cette approche garantit un juste équilibre entre les besoins de coordination et d'application d'approches harmonisées dans l'espace ferroviaire unique européen et la nécessité d'adapter les procédures et les méthodes aux spécificités de zones géographiques données. Après cinq ans d'application du présent règlement, la Commission devrait évaluer si l'état de la convergence des procédures et des méthodes et l'efficacité du processus de coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que la progression générale de la mise en place de l'espace ferroviaire unique européen, justifient l'adoption d'actes de droit dérivé destinés à remplacer certains éléments des cadres européens élaborés par le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure.

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) Afin de garantir la continuité du réseau ferroviaire européen et d'améliorer le trafic ferroviaire transfrontière et multiréseau, en ce qui concerne tant le transport de marchandises que le transport de voyageurs, de nouvelles tâches devraient être assignées à l'AFE. Cette dernière devrait, lors de l'accomplissement de ses nouvelles tâches, coopérer étroitement avec le réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) et avec le coordonnateur du réseau.

Amendement 18

Proposition de règlement
Considérant 15 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 ter) Les ressources de l'AFE sont insuffisantes, compte tenu de l'ampleur de l'augmentation proposée des tâches de l'Agence et de l'ampleur des ambitions que se fixe l'Union dans le présent règlement. Le montant des ressources financières consacrées à l'exécution des tâches de l'AFE au titre du présent règlement devrait donc provenir des marges non allouées sous les plafonds du cadre financier pluriannuel (CFP) ou être mobilisé par les instruments spéciaux non thématiques du CFP. Étant donné que la proposition de révision du CFP présentée par la Commission n'a pas renforcé le budget de l'AFE, l'augmentation des crédits en faveur de l'AFE ne peut être contrebalancée par une réduction compensatoire des dépenses programmées au titre du MIE «Transports» ni entraîner une réduction du financement de tout autre programme de l'Union.

Amendement 19

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17) L'exploitation de l'infrastructure ferroviaire nécessite non seulement une coopération étroite entre les gestionnaires de l'infrastructure, mais aussi des interactions étroites avec les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes directement associées au transport et aux opérations logistiques ferroviaires et multimodaux. Il est donc nécessaire de prévoir une coordination structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes.

(17) L'exploitation de l'infrastructure ferroviaire nécessite non seulement une coopération étroite entre les gestionnaires de l'infrastructure, mais aussi des interactions étroites avec les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes directement associées au transport et aux opérations logistiques ferroviaires et multimodaux. Il est donc nécessaire de prévoir une coordination structurée entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties prenantes. **Afin de renforcer le rôle des entreprises ferroviaires et des**

candidats, la PFE est créée en tant qu'organe consultatif du REGI. Les exploitants d'installations de service et de terminaux, les parties prenantes des capacités multimodales telles que les ports maritimes et fluviaux et les propriétaires d'autres installations de service liées au rail pourraient également faire partie de la PFE. Le REGI devrait consulter la PFE avant de préparer l'adoption des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la gestion du trafic et pour la gestion des performances. La PFE pourrait également apporter au REGI une vision plus approfondie des évolutions du marché et émettre des avis de sa propre initiative sur toute proposition ou décision du REGI ou de l'AFE.

Amendement 20

Proposition de règlement Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) La fiabilité des services ferroviaires est l'un des aspects les plus appréciés par les clients du secteur ferroviaire. La fiabilité des horaires constitue également un aspect essentiel du bon fonctionnement du système ferroviaire, caractérisé par des interactions étroites entre les services et les externalités du réseau. Pour cette raison, il convient de limiter au minimum les écarts par rapport à la programmation. En outre, un système d'incitations adéquates devrait être mis en place afin d'encourager le respect des engagements pris par les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes concernées. Ces incitations devraient être à la fois de nature économique et non économique.

Amendement

(18) La fiabilité des services ferroviaires est l'un des aspects les plus appréciés par les clients du secteur ferroviaire **et constitue notamment une exigence essentielle du marché renaissant des trains de nuit, pour lesquels les clients du secteur ferroviaire et les candidats doivent savoir longtemps à l'avance comment leurs services peuvent fonctionner.** La fiabilité des horaires constitue également un aspect essentiel du bon fonctionnement du système ferroviaire, caractérisé par des interactions étroites entre les services et les externalités du réseau. Pour cette raison, il convient de limiter au minimum les écarts par rapport à la programmation. En outre, un système d'incitations adéquates devrait être mis en place afin d'encourager le respect des engagements pris par les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, **les exploitants d'installations de service** et les autres parties prenantes concernées. Ces

incitations devraient être à la fois de nature économique et non économique.

Amendement 21

Proposition de règlement Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Une surveillance continue de la qualité de l'infrastructure et des services de transport ferroviaires est essentielle pour l'amélioration des performances de ces services. Il est donc nécessaire de mettre en place un système transparent et objectif d'indicateurs fournissant un retour d'information sur les aspects liés aux performances qui sont pertinents pour les différentes parties prenantes opérationnelles et pour les clients finals des services de transport ferroviaire. La fonction principale de ce système devrait porter sur la surveillance du respect des engagements pris par les parties prenantes opérationnelles et de la progression des performances au fil du temps, tout en tenant compte des différentes circonstances et caractéristiques du secteur ferroviaire. Pour la mise en place d'un tel système et l'analyse de ses résultats, la Commission **devrait** pouvoir faire appel à des experts indépendants sous la forme d'un organe d'évaluation des performances. Cet organe devrait être en mesure de fournir des avis indépendants à la Commission dans tous les domaines influençant les performances des services ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure.

Amendement

(19) Une surveillance continue de la qualité de l'infrastructure et des services de transport ferroviaires est essentielle pour l'amélioration des performances de ces services. ***Par conséquent, les gestionnaires de l'infrastructure devraient surveiller et comparer les performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire. Les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils fixent leurs propres objectifs de performance dans le plan visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, devraient consulter les organismes de contrôle nationaux, les ministères des États membres et la Commission afin de s'assurer que ces objectifs sont compatibles avec les objectifs de performance de l'Union.*** Il est également nécessaire de mettre en place un système transparent et objectif d'indicateurs fournissant un retour d'information sur les aspects liés aux performances qui sont pertinents pour les différentes parties prenantes opérationnelles et pour les clients finals des services de transport ferroviaire. La fonction principale de ce système devrait porter sur la surveillance du respect des engagements pris par les parties prenantes opérationnelles et de la progression des performances au fil du temps, tout en tenant compte des différentes circonstances et caractéristiques du secteur ferroviaire. Pour la mise en place d'un tel système et l'analyse de ses résultats, la Commission ***et l'AFE devraient*** pouvoir faire appel à des experts indépendants ***ayant une connaissance approfondie du secteur***

ferroviaire sous la forme d'un organe d'évaluation des performances. Cet organe devrait être en mesure de fournir des avis *d'experts* indépendants à la Commission *et à l'AFE* dans tous les domaines influençant les performances des services ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure.

Amendement 22

Proposition de règlement Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(20) Afin d'améliorer les performances des services d'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, les gestionnaires de l'infrastructure, en étroite coopération avec la Commission, l'organe d'évaluation des performances et les parties prenantes concernées, devraient **établir et** mettre en œuvre un cadre commun pour l'évaluation des performances. Ce cadre devrait garantir que tous les gestionnaires de l'infrastructure de l'UE utilisent des principes et des méthodes communs pour mesurer les performances au moyen d'indicateurs convenus. Il devrait permettre de détecter les lacunes en matière de performances sur le réseau ferroviaire de l'UE. Il devrait garantir que les gestionnaires de l'infrastructure fixent les objectifs de performance de manière à tenir compte des spécificités du réseau qu'ils gèrent, tout en assurant une détection cohérente des lacunes les plus importantes en matière de performances. Ce cadre devrait permettre aux gestionnaires de l'infrastructure de coopérer au niveau de l'UE en vue de définir des mesures permettant de remédier aux lacunes en matière de performances et à suivre leurs incidences. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient réexaminer régulièrement ce cadre, en travaillant de concert au sein du réseau européen des

Amendement

(20) Afin d'améliorer les performances des services d'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, les gestionnaires de l'infrastructure, en étroite coopération avec la Commission, ***l'AFE***, l'organe d'évaluation des performances et les parties prenantes concernées, devraient mettre en œuvre un cadre commun pour l'évaluation des performances. Ce cadre devrait garantir que tous les gestionnaires de l'infrastructure de l'UE utilisent des principes et des méthodes communs pour mesurer les performances au moyen d'indicateurs convenus. Il devrait permettre de détecter les lacunes en matière de performances sur le réseau ferroviaire de l'UE. Il devrait garantir que les gestionnaires de l'infrastructure fixent les objectifs de performance de manière à tenir compte des spécificités du réseau qu'ils gèrent, tout en assurant une détection cohérente des lacunes les plus importantes en matière de performances. Ce cadre devrait permettre aux gestionnaires de l'infrastructure de coopérer au niveau de l'UE, ***y compris au sein de l'AFE***, en vue de définir des mesures permettant de remédier aux lacunes en matière de performances et à suivre leurs incidences. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient réexaminer régulièrement ce cadre, en travaillant de concert ***avec l'AFE***

gestionnaires de l'infrastructure et en tenant compte de l'avis de l'organe d'évaluation des performances et de la Commission, afin de s'assurer qu'il est adapté à son objectif.

au sein du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure et en tenant compte de l'avis de l'organe d'évaluation des performances et de la Commission, afin de s'assurer qu'il est adapté à son objectif.

Amendement 23

Proposition de règlement Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Les organismes de contrôle ferroviaire devraient coopérer au niveau de l'Union afin d'assurer une application cohérente du cadre réglementaire et un traitement uniforme des candidats dans l'ensemble de l'espace ferroviaire unique européen. Ils devraient le faire par l'intermédiaire du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire, en vue d'élaborer des pratiques communes pour prendre les décisions que le présent règlement les habilite à prendre. À cette fin, **le réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire** devrait accomplir des tâches de coordination et adopter des recommandations et des avis non contraignants, qui ne devraient pas porter atteinte aux compétences des organismes de contrôle ferroviaire ou à celles des gestionnaires de l'infrastructure.

Amendement

(22) Les organismes de contrôle ferroviaire devraient coopérer au niveau de l'Union afin d'assurer une application cohérente du cadre réglementaire et un traitement uniforme des candidats dans l'ensemble de l'espace ferroviaire unique européen. Ils devraient le faire par l'intermédiaire du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (**ENRRB**), en vue d'élaborer des pratiques communes pour prendre les décisions que le présent règlement les habilite à prendre. À cette fin, **l'ENRRB** devrait accomplir des tâches de coordination et adopter des recommandations et des avis non contraignants, qui ne devraient pas porter atteinte aux compétences des organismes de contrôle ferroviaire ou à celles des gestionnaires de l'infrastructure. ***L'ENRRB devrait vérifier la compatibilité des cadres européens avec les objectifs réglementaires du présent règlement. Le contrôle réglementaire devrait être conçu de sorte à empêcher que les décisions nationales compromettent les procédures harmonisées décrites dans les cadres européens, sauf dispositions contraires du présent règlement.***

Amendement 24

Proposition de règlement Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Une gestion efficace des capacités et du trafic ferroviaires nécessite un échange de données et d'informations entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles. Cet échange peut être beaucoup plus efficace et efficient avec l'aide d'outils numériques interopérables et, dans la mesure du possible, de l'automatisation. Les spécifications d'interopérabilité devraient donc être mises en œuvre par priorité et développées afin de suivre l'évolution technologique et les nouveaux processus proposés dans le présent règlement.

Amendement

(23) Une gestion efficace des capacités et du trafic ferroviaires nécessite un échange de données et d'informations entre les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles. Cet échange peut être beaucoup plus efficace et efficient avec l'aide d'outils numériques interopérables et, dans la mesure du possible, de l'automatisation. Les spécifications d'interopérabilité devraient donc être mises en œuvre par priorité et développées afin de suivre l'évolution technologique et les nouveaux processus proposés dans le présent règlement. ***Afin de garantir le développement rapide et l'application de ces spécifications, il convient d'habiliter la Commission à adopter un acte délégué portant sur la mise en œuvre et la gouvernance d'un système numérique européen intégré de gestion du trafic ferroviaire. L'AFE étant l'autorité européenne du système pour les applications télématiques, elle devrait être étroitement associée au développement et au déploiement des outils numériques visés à l'article 62 du présent règlement, afin de veiller à ce que ces outils soient conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité des applications télématiques définies par la directive (UE) 2016/797 et à l'article 23 du règlement (UE) 2016/796.***

Amendement 25

**Proposition de règlement
Considérant 23 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(23 bis) Les travailleurs sont essentiels au fonctionnement efficace du secteur ferroviaire. Le passage au numérique est essentiel pour rendre les services plus efficaces et améliorer leur

qualité. Cette dématérialisation et l'automatisation des capacités ferroviaires et de la gestion du trafic doivent s'accompagner d'un développement des compétences numériques des salariés du secteur. Une formation et des investissements supplémentaires dans le développement des compétences numériques en rapport avec les nouvelles exigences numériques permettront aux travailleurs de s'adapter et de contribuer activement au bon fonctionnement du secteur grâce à une communication améliorée et à une meilleure capacité à faire face aux événements inattendus.

Amendement 26

Proposition de règlement Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) L'évaluation ex post du règlement (UE) n° 913/2010²⁰ a conclu que l'incidence du règlement était trop limitée pour contribuer à un transfert modal de la route vers le rail. En outre, la coopération entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion de l'infrastructure ferroviaire restait inefficace au niveau transfrontière. L'évaluation a également montré que la gestion séparée des capacités sur les corridors de fret ferroviaire et sur le reste du réseau n'était pas efficace. Un cadre réglementaire unique devrait s'appliquer à l'exploitation des capacités du réseau ferroviaire, en consolidant les dispositions correspondantes de la directive 2012/34/UE et du règlement (UE) n° 913/2010. Il convient dès lors d'abroger le règlement (UE) n° 913/2010 et les dispositions de la directive 2012/34/UE relatives à la répartition des capacités et de les remplacer par le présent règlement.

Amendement

(29) L'évaluation ex post du règlement (UE) n° 913/2010²⁰ a conclu que l'incidence du règlement était trop limitée pour contribuer à un transfert modal de la route vers le rail. En outre, la coopération entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion de l'infrastructure ferroviaire restait inefficace au niveau transfrontière. L'évaluation a également montré que la gestion séparée des capacités sur les corridors de fret ferroviaire et sur le reste du réseau n'était pas efficace. Un cadre réglementaire unique devrait s'appliquer à l'exploitation des capacités du réseau ferroviaire, en consolidant les dispositions correspondantes de la directive 2012/34/UE et du règlement (UE) n° 913/2010. Il convient dès lors d'abroger le règlement (UE) n° 913/2010 et les dispositions de la directive 2012/34/UE relatives à la répartition des capacités et de les remplacer par le présent règlement. ***Les articles pertinents du règlement 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du***

*réseau transeuropéen de transport
devraient être modifiés en conséquence.*

²⁰ SWD(2021) 134 final du 2 juin 2021.

²⁰ SWD(2021) 134 final du 2 juin 2021.

Amendement 27

Proposition de règlement Considérant 29 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(29 bis) De même, il convient d'assurer l'alignement avec le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 pour ce qui est des règles de répartition dans les installations de service et avec le règlement d'exécution (UE) 2016/545 pour ce qui est des procédures et des critères concernant les accords-cadres.

Amendement 28

Proposition de règlement Considérant 30

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30) L'élaboration de l'horaire de service nécessite la réalisation d'activités préparatoires au cours des années précédant l'entrée en vigueur dudit horaire de service. Par conséquent, le passage du cadre réglementaire établi par la directive **2013/34/UE** et le règlement (UE) n° 913/2010 à celui établi par le présent règlement implique que la préparation des horaires de service relevant du nouveau cadre devrait débiter parallèlement à l'application des règles du cadre actuel. Il y a donc lieu d'appliquer un double régime pendant une phase de transition au cours de laquelle les étapes préparatoires nécessaires à l'établissement d'un horaire de service donné devront respecter le cadre juridique applicable à cet horaire de service spécifique. Les accords-cadres conclus au

(30) L'élaboration de l'horaire de service nécessite la réalisation d'activités préparatoires au cours des années précédant l'entrée en vigueur dudit horaire de service. Par conséquent, le passage du cadre réglementaire établi par la directive **2012/34/UE** et le règlement (UE) n° 913/2010 à celui établi par le présent règlement implique que la préparation des horaires de service relevant du nouveau cadre devrait débiter parallèlement à l'application des règles du cadre actuel. Il y a donc lieu d'appliquer un double régime pendant une phase de transition au cours de laquelle les étapes préparatoires nécessaires à l'établissement d'un horaire de service donné devront respecter le cadre juridique applicable à cet horaire de service spécifique. Les accords-

titre du cadre actuel devraient pouvoir continuer *de s'appliquer pendant une période transitoire dans le cadre du nouveau régime.*

cadres conclus au titre du cadre actuel devraient pouvoir continuer *jusqu'à la fin de leur contrat.*

Amendement 29

Proposition de règlement Considérant 31

Texte proposé par la Commission

(31) Dans le nouveau cadre, les étapes préparatoires d'un horaire de service devraient commencer par la publication d'une stratégie sur les capacités cinq ans avant l'entrée en vigueur d'un horaire de service donné. Dans l'intérêt d'une application rapide du nouveau cadre réglementaire et compte tenu des travaux préparatoires déjà entrepris par le secteur, le calendrier des activités conduisant à l'établissement des deux premiers horaires de service pourrait être ramené à 38 mois en abrégant la phase de la stratégie sur les capacités. En conséquence, le premier horaire de service relevant du nouveau cadre réglementaire devrait être l'horaire de service commençant le [9 décembre 2029]. Toutes les parties prenantes devraient entamer sans délai les préparatifs nécessaires en vue de se conformer au nouveau cadre.

Amendement

(31) Dans le nouveau cadre, les étapes préparatoires d'un horaire de service devraient commencer par la publication d'une stratégie sur les capacités cinq ans avant l'entrée en vigueur d'un horaire de service donné. Dans l'intérêt d'une application rapide du nouveau cadre réglementaire et compte tenu des travaux préparatoires déjà entrepris par le secteur, le calendrier des activités conduisant à l'établissement des deux premiers horaires de service pourrait être ramené à 38 mois en abrégant la phase de la stratégie sur les capacités. En conséquence, le premier horaire de service relevant du nouveau cadre réglementaire devrait être l'horaire de service commençant le [9 décembre 2029]. Toutes les parties prenantes devraient entamer sans délai les préparatifs nécessaires en vue de se conformer au nouveau cadre. ***Les États membres en mesure de prouver qu'ils ont pris toutes les mesures nécessaires avant la date d'adoption du règlement pourraient envisager une date d'application anticipée.***

Amendement 30

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Le présent règlement établit également des règles et des procédures

pour la mise en place d'un système numérique intégré de gestion du trafic ferroviaire européen.

Amendement 31

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le présent règlement s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, y compris des installations de service telles que définies à l'article 3, point 11), de ladite directive.

Amendement

2. Le présent règlement s'applique **au système ferroviaire de l'Union défini à l'article 2, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797**, à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, y compris des installations de service telles que définies à l'article 3, point 11), de ladite directive.

Amendement 32

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les chapitres II à V du présent règlement ne s'appliquent pas à l'infrastructure ferroviaire ou aux services ferroviaires qui sont exclus du champ d'application du chapitre IV de la directive 2012/34/UE en vertu de l'article 2, paragraphes 3, 3 bis, 4, 8, 8 bis et 10, de ladite directive pendant la durée de validité des exclusions en question.

Amendement

3. Les chapitres II à V du présent règlement ne s'appliquent pas à l'infrastructure ferroviaire ou aux services ferroviaires qui sont exclus du champ d'application du chapitre IV de la directive 2012/34/UE en vertu de l'article 2, paragraphes 3, 3 bis, 4, 8, 8 bis, **9** et 10, de ladite directive pendant la durée de validité des exclusions en question.

Amendement 33

Proposition de règlement Article 2 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission

a) font une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, conformément à l'article 26 de la directive 2012/34/UE;

Amendement

a) font une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, conformément à l'article 26 de la directive 2012/34/UE, ***en vue d'augmenter la part du transport ferroviaire, pour les services de transport de passagers comme de marchandises, conformément aux objectifs de l'Union en matière de climat;***

Amendement 34

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 3 – point d

Texte proposé par la Commission

d) rendent ***possible*** la continuité du trafic ferroviaire sur plusieurs réseaux;

Amendement

d) rendent ***possibles*** la continuité ***et la ponctualité*** du trafic ferroviaire sur plusieurs réseaux ***et par-delà les frontières en s'efforçant d'éliminer les goulets d'étranglement et les obstacles opérationnels;***

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 3 – point f

Texte proposé par la Commission

f) évaluent et améliorent les performances de l'infrastructure ferroviaire et des services de transport en étroite coopération avec les exploitants du secteur ferroviaire;

Amendement

f) évaluent et améliorent les performances de l'infrastructure ferroviaire et des services de transport, ***y compris les installations de service directement impliquées dans un service ferroviaire,*** en étroite coopération avec les exploitants du secteur ferroviaire;

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 3 – point g

Texte proposé par la Commission

g) contribuent à la mise en œuvre et au développement de l'espace ferroviaire unique européen.

Amendement

g) contribuent à la mise en œuvre et au développement de l'espace ferroviaire unique européen, ***notamment au moyen de règles et normes techniques et opérationnelles européennes communes, d'exigences en matière d'équipement technique et de la certification du personnel.***

Amendement 37

**Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2 – point 1**

Texte proposé par la Commission

1) «force majeure», tout événement ou toute situation imprévisibles ou ***inhabituels*** qui échappent au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ***ou*** de l'entreprise ferroviaire, qui ne peuvent être ***évités ou*** surmontés malgré toutes les mesures préventives et la diligence raisonnables déployées, qui ne peuvent être corrigés par des mesures raisonnablement envisageables ***pour eux*** sur le plan technique, financier ou économique, ***qui sont*** réellement ***survenus et sont*** objectivement ***vérifiables***, et ***qui mettent*** le gestionnaire de l'infrastructure dans l'impossibilité temporaire ou permanente de s'acquitter de ses obligations en application du présent règlement ou de la directive 2012/34/UE ou qui mettent l'entreprise ferroviaire dans l'impossibilité de remplir ses obligations contractuelles à l'égard d'un ou de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure;

Amendement

1) «force majeure», tout événement ou toute situation imprévisibles, ***inévitables*** ou ***exceptionnels*** qui échappent au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire ***ou du candidat***, qui ne peuvent être surmontés malgré toutes les mesures préventives et la diligence raisonnables déployées, qui ne peuvent être corrigés par des mesures raisonnablement envisageables sur le plan technique, financier ou économique, ***y compris le changement d'itinéraire par-delà les frontières; cet événement doit*** réellement ***avoir eu lieu, être*** objectivement ***vérifiable*** et ***mettre*** le gestionnaire de l'infrastructure dans l'impossibilité temporaire ou permanente de s'acquitter de ses obligations en application du présent règlement ou de la directive 2012/34/UE ou qui mettent l'entreprise ferroviaire dans l'impossibilité de remplir ses obligations contractuelles à l'égard d'un ou de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure

Amendement 38

**Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2 – point 2 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis) «candidat», une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes définies à l'article 2, point b), du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis} et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés, ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;

^{1 bis} **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).**

Amendement 39

Proposition de règlement Article 4 – alinéa 2 – point 3

Texte proposé par la Commission

3) «partie prenante opérationnelle», un candidat, une **entreprise ferroviaire**, un gestionnaire de l'infrastructure, un exploitant d'installation de service **ferroviaire**, un prestataire de services associés au transport ferroviaire et toute autre entité participant directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire;

Amendement

3) «partie prenante opérationnelle», un candidat, une **association de candidats**, un gestionnaire de l'infrastructure, un exploitant d'installation de service, un prestataire de services associés au transport ferroviaire et toute autre entité participant directement à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire;

Amendement 40

Proposition de règlement Article 4 – alinéa 2 – point 17 bis (nouveau)

17 bis) «sillons systématiques», des sillons, fondés sur les articles 11 et 20 du présent règlement, qui sont préalablement planifiés dans un calendrier régulier pour la période d'un horaire de service;

Amendement 41

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de suivre des principes et des procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. À cette fin, le REGI élabore et adopte un «cadre européen pour la gestion des capacités» conformément **aux dispositions du** chapitre II au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

1. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent de suivre des principes et des procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire. À cette fin, le REGI élabore, **en consultation avec la PFE**, et adopte un «cadre européen pour la gestion des capacités» conformément **au** chapitre II au plus tard le ... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement 42

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, en particulier des éléments indiqués à l'annexe IV du présent règlement. Ils **expliquent** dans le document de référence du réseau les motifs **justifiant** tout écart par rapport aux principes et procédures communs établis dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Amendement

4. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte du cadre européen pour la gestion des capacités lors de l'élaboration du document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, en particulier des éléments indiqués à l'annexe IV du présent règlement. Ils **justifient** dans le document de référence du réseau les motifs **de** tout écart par rapport aux principes et procédures communs établis dans le cadre européen pour la gestion des capacités. **Les écarts ne sont autorisés que dans des cas exceptionnels et sous réserve de**

L'approbation de l'organisme national de contrôle ferroviaire.

Amendement 43

**Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir les principes et les procédures communs pour la gestion des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de modifier le paragraphe 2 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement 44

**Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les candidats soumettent des demandes de capacités de l'infrastructure. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28 de la directive 2012/34/UE. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords-cadres avec les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 31 du présent règlement.

1. Les candidats soumettent des demandes de capacités de l'infrastructure. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats ***qui ne sont pas une entreprise ferroviaire*** désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28 de la directive 2012/34/UE. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords-cadres avec les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 31 du présent règlement.

Amendement 45

**Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. Le gestionnaire de l'infrastructure **peut imposer** aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau, comme indiqué à l'annexe IV, point 1 b). Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

Amendement 46

**Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

3. La Commission **peut adopter** des actes d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Amendement 47

**Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2 – alinéa 2**

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des règles en matière d'aides d'État, les États membres **peuvent**, le cas échéant, **accorder** au gestionnaire de l'infrastructure une compensation

Amendement

2. Le gestionnaire de l'infrastructure **impose** aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau, comme indiqué à l'annexe IV, point 2 b). Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

Amendement

3. La Commission **adopte, au plus tard le [24 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement]**, des actes d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application **et la modification** du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Amendement

Sans préjudice des règles en matière d'aides d'État, les États membres **accordent**, le cas échéant, au gestionnaire de l'infrastructure une compensation

correspondant aux pertes de recettes liées exclusivement à la nécessité de se conformer aux orientations stratégiques concernant l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

correspondant aux pertes de recettes liées exclusivement à la nécessité de se conformer aux orientations stratégiques concernant l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 4 – alinéa 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Ces procédures consistent à évaluer les choix possibles pour l'utilisation des capacités de l'infrastructure sur la base des critères socioéconomiques et environnementaux suivants, sous réserve de la disponibilité des données:

Amendement

Ces procédures consistent à évaluer les choix possibles pour l'utilisation des capacités de l'infrastructure sur la base des critères socioéconomiques et environnementaux suivants, sous réserve de la disponibilité des données **normalisées fournies par les candidats aux gestionnaires de l'infrastructure. Les critères peuvent notamment être les suivants:**

Amendement 49

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 4 – alinéa 2 – point c

Texte proposé par la Commission

c) la connectivité et l'accessibilité pour les personnes et régions desservies par les services de transport ferroviaire;

Amendement

c) la connectivité et l'accessibilité, **en tant qu'effet de réseau sur l'ensemble du réseau et sur les segments de réseau**, pour les personnes et les régions desservies par les services de transport ferroviaire;

Amendement 50

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 4 – alinéa 2 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) les effets de transfert modal vers le rail.

Amendement 51

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 5 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

5. Le REGI élabore et adopte les procédures visées au paragraphe 4 et les intègre dans le cadre *de l'UE* pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les procédures comportent les étapes suivantes:

Amendement

5. Le REGI, ***en consultation avec la PFE***, élabore et adopte les procédures visées au paragraphe 4 et les intègre dans le cadre ***européen*** pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Les procédures comportent les étapes suivantes:

Amendement 52

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 5 – point a

Texte proposé par la Commission

a) concevoir des scénarios alternatifs pour la ventilation des capacités disponibles en fonction *des* différents types de services de transport ferroviaire, impliquant, dans la mesure du possible, la fourniture de capacités de remplacement sur d'autres itinéraires ou l'offre d'horaires de substitution présentant des caractéristiques comparables;

Amendement

a) concevoir des scénarios alternatifs pour la ventilation des capacités disponibles en fonction ***de tous les*** différents types de services de transport ferroviaire ***qui demandent les mêmes capacités***, impliquant, dans la mesure du possible, la fourniture de capacités de remplacement sur d'autres itinéraires ou l'offre d'horaires de substitution présentant des caractéristiques comparables ***à la fois pour les services nationaux et transfrontières***;

Amendement 53

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 5 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) concevoir des scénarios alternatifs pour la résolution des conflits relatifs aux capacités entre deux demandes dont aucune n'est compatible avec la planification stratégique des capacités;

Amendement 54

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Le REGI élabore les méthodes visées au paragraphe 5, point b). Les paramètres de ces méthodes permettent de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d’approches acceptées et de données empiriques. Le REGI intègre ces méthodes dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l’article 6.

Amendement

6. Le REGI, **en consultation avec la PFE**, élabore les méthodes visées au paragraphe 5, point b), **du présent article**. Les paramètres de ces méthodes permettent de tenir compte des circonstances locales ou nationales sur la base d’approches acceptées et de données empiriques. Le REGI intègre ces méthodes dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l’article 6.

Amendement 55

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Compte tenu de l’expérience acquise dans le cadre de l’élaboration et de la mise en œuvre du cadre visé au paragraphe 6, la Commission **peut** adopter des actes **d’exécution** établissant les procédures, **critères** et méthodes **spécifiques** à appliquer pour la gestion des capacités limitées. Ces actes **d’exécution** sont adoptés **en conformité avec** la **procédure d’examen visée à l’article 72, paragraphe 3**.

Amendement

7. Compte tenu de l’expérience acquise dans le cadre de l’élaboration et de la mise en œuvre du cadre visé au paragraphe 6, la Commission **est habilitée à** adopter des actes **délégés, conformément à l’article 71**, établissant les procédures, **les données normalisées reflétant les différentes parts de marché pour les critères** et les méthodes **normalisées** à appliquer pour la gestion des capacités limitées, **et modifiant le paragraphe 6 du présent article**. Ces actes **délégés** sont adoptés **au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d’entrée en vigueur du présent règlement]**. Ils sont **intégrés au cadre européen pour la gestion des capacités**.

Amendement 56

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent aux parties intéressées, et notamment aux candidats, aux candidats potentiels et aux organismes de contrôle, des informations précises et actualisées sur la disponibilité des capacités de l'infrastructure tout au long du processus de gestion des capacités, y compris pendant la phase de planification stratégique visée à la section 2, au cours des processus de programmation et de répartition décrits à la section 3 et en cas de modification des capacités attribuées au sens de la section 4.

Amendement

Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent aux parties intéressées, et notamment aux candidats, aux candidats potentiels et aux organismes de contrôle, des informations précises et actualisées sur la disponibilité des capacités de l'infrastructure tout au long du processus de gestion des capacités, y compris pendant la phase de planification stratégique visée à la section 2, au cours des processus de programmation et de répartition décrits à la section 3 et en cas de modification des capacités attribuées au sens de la section 4, ***en fonction de la disponibilité de la stratégie en matière de capacités, du modèle de capacité et du plan d'attribution des capacités publiés.***

Amendement 57

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. À la demande des candidats, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent les informations visées au paragraphe 1 sur la base de spécifications concrètes relatives aux besoins commerciaux et opérationnels («analyses de faisabilité»). Pour les services transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure reçoivent ces demandes et y répondent en un seul endroit et en une seule opération ou par l'intermédiaire d'une interface unique.

Amendement

3. À la demande des candidats, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent les informations visées au paragraphe 1 ***du présent article*** sur la base de spécifications concrètes relatives aux besoins commerciaux et opérationnels («analyses de faisabilité»). Pour les services transfrontières, les gestionnaires de l'infrastructure reçoivent ces demandes et y répondent en un seul endroit et en une seule opération ou par l'intermédiaire d'une interface unique ***établie conformément à l'article 27, paragraphe 4.***

Amendement 58

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sans préjudice des articles 7, 7 quater et 7 sexies de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure planifient les travaux d'infrastructure conformément au plan d'entreprise et aux plans d'investissement et de financement visés à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE. Lorsque des modifications apportées à ces plans après l'adoption du plan d'entreprise ont une incidence ou sont susceptibles d'avoir une incidence sur la planification de travaux d'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure fournit une vue d'ensemble de ces modifications et de leur incidence probable dans le document de référence du réseau.

Amendement

1. Sans préjudice des articles 7, 7 quater et 7 sexies de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure planifient les travaux d'infrastructure conformément au plan d'entreprise et aux plans d'investissement et de financement visés à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE. Lorsque des modifications apportées à ces plans après l'adoption du plan d'entreprise ont une incidence ou sont susceptibles d'avoir une incidence sur la planification de travaux d'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure fournit une vue d'ensemble de ces modifications et de leur incidence probable dans le document de référence du réseau. ***L'État membre fournit au gestionnaire de l'infrastructure, en temps opportun, un financement pluriannuel stable pour l'entretien et le renouvellement des infrastructures ferroviaires, ainsi que leur construction, pour une période glissante d'au moins cinq ans dans le cadre de l'accord pluriannuel de performance, afin d'aider les gestionnaires de l'infrastructure à prévenir la dégradation des infrastructures ferroviaires et à réduire autant que possible les conséquences sur d'éventuelles restrictions des capacités. Le gestionnaire de l'infrastructure a accès de façon transparente au budget annuel dont disposent les gestionnaires de l'infrastructure, lequel est attribué de façon fiable.***

Amendement 59

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le financement fourni par l'État membre au gestionnaire de l'infrastructure vise à atteindre un tel équilibre. Les informations dont le gestionnaire de l'infrastructure a besoin pour se conformer à cette disposition sont fournies par les candidats en temps opportun.

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le financement fourni par l'État membre au gestionnaire de l'infrastructure vise à atteindre un tel équilibre. Les informations nécessaires au gestionnaire de l'infrastructure pour se conformer à cette disposition sont fournies par les candidats en temps opportun.

Amendement 61

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur les travaux d'infrastructure dans le cadre des mécanismes de coordination visés à l'article 7 sexies de la directive 2012/34/*CE* et, en ce qui concerne les services ferroviaires transfrontières, conformément à l'article 54 du présent règlement.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur les travaux d'infrastructure dans le cadre des mécanismes de coordination visés à l'article 7 sexies de la directive 2012/34/*UE* et, en ce qui concerne les services ferroviaires transfrontières, conformément à l'article 54 du présent règlement.

Amendement 62

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La coordination porte notamment sur l'optimisation du calendrier des travaux d'infrastructure et la fourniture de capacités de remplacement sur la ligne concernée et sur les itinéraires de substitution, en tenant compte des besoins opérationnels et **commerciaux des** candidats.

Amendement

La coordination porte notamment sur l'optimisation du calendrier des travaux d'infrastructure et la fourniture de capacités de remplacement sur la ligne concernée et sur les itinéraires de substitution, en tenant compte des besoins opérationnels, **commerciaux et en matière d'infrastructures de plusieurs** candidats.

Amendement 63

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Trois mois avant la période définie au paragraphe 4, la gouvernance du transport ferroviaire de fret présente une recommandation sur la coordination des travaux à ses gestionnaires de l'infrastructure concernés.

Amendement 64

Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le contenu et le calendrier d'élaboration de ces documents à établir figurent à l'annexe I, sections 1 et 2.

Le contenu et le calendrier d'élaboration de ces documents à établir figurent à l'annexe I, sections 1 et 2. ***L'ensemble des éléments est mis à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure dans la langue officielle de l'État membre et en anglais.***

Amendement 65

Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 2 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, sections 1 et 2, afin de garantir l'efficacité du processus de planification stratégique et de tenir compte des préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte de l'expérience du REGI, des gestionnaires de l'infrastructure, des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et **du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire** pour la mise en œuvre de la présente section.

Amendement

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe I, sections 1 et 2, afin de garantir l'efficacité du processus de planification stratégique et de tenir compte des préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte **d'une recommandation de l'AFE et de** l'expérience du REGI, des gestionnaires de l'infrastructure, des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et de **l'ENRRB** pour la mise en œuvre de la présente section.

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 3 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Sous réserve du principe d'indépendance de gestion énoncé à l'article 4 de la directive 2012/34/UE, les États membres peuvent fournir au gestionnaire de l'infrastructure des orientations stratégiques fondées sur les stratégies indicatives de développement de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. Ces orientations peuvent couvrir/contenir en particulier:

Amendement

Sous réserve du principe d'indépendance de gestion énoncé à l'article 4 de la directive 2012/34/UE, les États membres peuvent fournir au gestionnaire de l'infrastructure des orientations stratégiques fondées sur les stratégies indicatives de développement de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. **Les orientations sont fournies par les États membres en temps utile pour permettre aux gestionnaires de l'infrastructure et aux parties prenantes opérationnelles de respecter les délais fixés à l'annexe I du présent règlement.** Ces orientations peuvent couvrir/contenir en particulier:

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 3 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) les perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire, en tenant compte des plans et stratégies *pertinents* au niveau national ou régional et *des* plans de travail des corridors de transport européens visés à l'article 53 du [nouveau règlement RTE-T];

Amendement

b) les perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire, en tenant compte des plans *pertinents, y compris les plans* et stratégies *à long terme*, au niveau national ou régional, *concernant les infrastructures stratégiques* et les plans de travail des corridors de transport européens visés à l'article 54 du *règlement (UE) 2024/... du Parlement européen et du Conseil*^{1 bis} [nouveau règlement RTE-T];

^{1 bis} Règlement (UE) 2024/... du Parlement européen et du Conseil du ... sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO ...).

Amendement 68

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les États membres se coordonnent afin d'assurer la cohérence entre les orientations stratégiques respectives qu'ils fournissent en application du présent paragraphe en vue de soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de marchandises.

Amendement

Les États membres se coordonnent afin *de fournir des orientations en temps utile et* d'assurer la cohérence entre les orientations stratégiques respectives qu'ils fournissent en application du présent paragraphe en vue de soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de marchandises. *Au regard de l'article 8 de la directive 2012/34/UE, les États membres veillent à l'allocation à l'avance de ressources financières aux gestionnaires de l'infrastructure pour l'entretien régulier des infrastructures, et à l'allocation de ressources financières pour le développement des infrastructures décrit dans la stratégie en matière de*

capacités visée à l'article 16 du présent règlement. Les États membres coordonnent leurs plans stratégiques à long terme en matière d'infrastructures et d'horaires, le développement de leurs infrastructures d'après ces plans et le calendrier d'application de ces plans.

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des orientations stratégiques visées au paragraphe 3, la Commission peut, conformément à l'article 71, adopter des actes délégués afin de définir le statut juridique, le modèle, les procédures, les critères et les méthodes spécifiques à appliquer pour l'adoption des orientations stratégiques nationales, dans le but d'assurer la cohérence de ces orientations, qui sont nécessaire pour soutenir le développement des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs et de marchandises.

Amendement 70

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

S'il y a lieu, sur la base de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement, le REGI peut définir une liste plus détaillée qui affine la distinction entre les divers types de services de transport ferroviaire. Afin de favoriser la cohérence transfrontière du processus de planification stratégique, une liste harmonisée est incluse dans le cadre européen pour la

S'il y a lieu, sur la base de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement, le REGI, **en collaboration avec la PFE**, peut définir une liste plus détaillée qui affine la distinction entre les divers types de services de transport ferroviaire. Afin de favoriser la cohérence transfrontière du processus de planification stratégique, une liste harmonisée est

gestion des capacités visé à l'article 6.

incluse dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement 71

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 4 – point c

Texte proposé par la Commission

c) des contributions résultant de la consultation des candidats actuels et potentiels conformément à l'article 13;

Amendement

c) ***des besoins de capacités annoncés par les parties prenantes opérationnelles*** et des contributions résultant de la consultation des candidats actuels et potentiels conformément à l'article 13;

Amendement 72

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 4 – point f bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

f bis) des effets socioéconomiques et environnementaux du recours aux capacités de l'infrastructure, dans la mesure du possible.

Amendement 73

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La planification stratégique des capacités ***comprend les lignes appartenant au réseau central et au réseau central étendu du RTE-T au sens de l'article 6 et de l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T]. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent y inclure d'autres lignes et nœuds du réseau qu'ils gèrent.***

Amendement

La planification stratégique des capacités ***englobe l'espace ferroviaire unique européen.***

Amendement 74

Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 8 – point b

Texte proposé par la Commission

b) variations de la demande de capacités de l'infrastructure en provenance du marché;

Amendement

b) variations de la demande de capacités de l'infrastructure en provenance du marché, ***en tenant compte des besoins de services nouveaux ou modifiés annoncés par les candidats;***

Amendement 75

Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

9. Le REGI élabore des lignes directrices définissant des principes, des procédures et des méthodes communs pour la planification stratégique des capacités. Il intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 du présent règlement. Ces lignes directrices devraient contenir au moins les éléments énumérés à l'annexe III du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces lignes directrices dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE. Ils expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux principes, procédures et méthodes communs établis dans les lignes directrices.

Amendement

9. ***Le ... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] au plus tard,*** le REGI élabore des lignes directrices définissant des principes, des procédures et des méthodes communs pour la planification stratégique des capacités. Il intègre ces lignes directrices dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 du présent règlement. Ces lignes directrices devraient contenir au moins les éléments énumérés à l'annexe III du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de ces lignes directrices dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE. Ils expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux principes, procédures et méthodes communs établis dans les lignes directrices.

Amendement 76

Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 bis. *Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir des principes, des procédures et des méthodes communs pour la planification stratégique des capacités et de modifier le paragraphe 9 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.*

Amendement 77

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent toutes les parties prenantes opérationnelles exploitant des services ferroviaires multiréseaux sur la planification stratégique des capacités conformément aux articles 53 et 54.

Amendement

2. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent toutes les parties prenantes opérationnelles exploitant des services ferroviaires multiréseaux sur la planification stratégique des capacités ***tout au long de la phase de gestion stratégique des capacités, et au moins selon les étapes fixées à l'annexe I*** conformément aux articles 53 et 54.

Amendement 78

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure donnent aux candidats la possibilité d'annoncer leurs besoins de capacités dans un format structuré tout au long du processus de gestion des capacités, pour lequel le REGI fixe des délais appropriés. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent tout en œuvre pour intégrer les besoins annoncés par les candidats dans les documents relatifs à la planification stratégique des capacités visés à l'article 11, paragraphe 2. Si des solutions de remplacement ne sont pas disponibles pour tous les besoins de capacités annoncés, les gestionnaires de l'infrastructure mettent tout en œuvre pour résoudre les conflits éventuels en recourant au mécanisme de résolution des conflits par consensus visé à l'article 36.

Amendement 79

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. L'organisme de contrôle surveille les activités du gestionnaire de l'infrastructure en matière de planification stratégique des capacités conformément à l'article 63.

Amendement 80

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) la participation de toutes les parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (ci-après l'«ENRRB»), des coordonnateurs

d) la participation de toutes les parties prenantes opérationnelles ***et de la plateforme ferroviaire européenne (ci-après la «PFE»)***, des organismes de contrôle et du réseau européen des

européens et, le cas échéant, des autorités des États membres et d'autres parties prenantes.

organismes de contrôle ferroviaire (ci-après l'«ENRRB»), des coordonnateurs européens et, le cas échéant, des autorités des États membres et d'autres parties prenantes.

Amendement 81

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. La gouvernance du transport ferroviaire de fret présente une recommandation sur une stratégie coordonnée en matière de capacités aux gestionnaires de l'infrastructure concernés trois mois avant la période définie à l'article 10, paragraphe 4.

Amendement 82

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les gestionnaires de l'infrastructure et le REGI surveillent et analysent régulièrement les marchés des transports afin d'éclairer leur stratégie économique globale, leur gestion des capacités et des situations d'urgence et leurs décisions d'investissement. Les gestionnaires de l'infrastructure communiquent les résultats de cette analyse aux autres parties prenantes à des fins similaires, y compris aux coordonnateurs européens.

1. Les gestionnaires de l'infrastructure et le REGI, ***en consultation avec l'ENRRB et la PFE***, surveillent et analysent régulièrement les marchés des transports ***et les aspects multimodaux pertinents pour le rail*** afin d'éclairer leur stratégie économique globale, leur gestion des capacités et des situations d'urgence et leurs décisions d'investissement. Les gestionnaires de l'infrastructure communiquent les résultats de cette analyse aux autres parties prenantes à des fins similaires, y compris aux coordonnateurs européens.

Amendement 83

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 3 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) si possible, les conséquences prévisibles du changement climatique sur les infrastructures et les services fournis.

Amendement 84

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Le REGI consulte les candidats, les clients des services de transport ferroviaire et leurs associations, les autorités publiques nationales et de l'UE sur le cahier des charges de l'étude, notamment quant à la finalité de l'étude et au processus de participation des parties prenantes.

4. Le REGI consulte les candidats, ***la PFE***, les clients des services de transport ferroviaire et leurs associations, les autorités publiques nationales et de l'UE sur le cahier des charges de l'étude, notamment quant à la finalité de l'étude et au processus de participation des parties prenantes.

Amendement 85

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Toutes les données de l'étude et l'étude elle-même sont publiées et accessibles gratuitement. Les données sont disponibles dans un format lisible par machine.

Amendement 86

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore, publie et met ***régulièrement*** à jour la stratégie en matière de capacités en fonction du calendrier et du contenu prévus

4. Le gestionnaire de l'infrastructure élabore, publie et, ***lorsque cela est nécessaire***, met à jour la stratégie en matière de capacités en fonction du

à l'annexe I, section 2.

calendrier et du contenu prévus à l'annexe I, section 2.

Amendement 87

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur la stratégie en matière de capacités conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 14.

Amendement

5. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats ***et les installations de service touchées*** sur la stratégie en matière de capacités conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure ***concernés*** conformément à l'article 14.

Amendement 88

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Le gestionnaire de l'infrastructure soumet la stratégie en matière de capacités à l'organisme de contrôle. Dans un délai de trois mois après la publication, l'organisme de contrôle, après analyse, a le pouvoir d'exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il la modifie.

Amendement 89

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le modèle de capacité fournit au moins des informations sur le volume total des capacités disponibles par section du réseau et sur les parts de capacités réservées aux différents segments des

Amendement

2. Le modèle de capacité fournit au moins des informations sur le volume total des capacités disponibles par section du réseau et sur les parts de capacités réservées aux différents segments des

services de transport ferroviaire et aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure. Les gestionnaires de l'infrastructure élaborent et publient le modèle de capacité pour chaque période de validité de l'horaire de service et mettent **régulièrement** à jour le modèle de capacité en fonction du contenu et du calendrier prévus à l'annexe I, sections 1 et 2.

services de transport ferroviaire et aux restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure. **Il contient également les informations relatives aux capacités des installations de service concernées visées à l'article 29, paragraphe 1.** Les gestionnaires de l'infrastructure élaborent et publient le modèle de capacité pour chaque période de validité de l'horaire de service et mettent à jour, **lorsque cela est nécessaire**, le modèle de capacité en fonction du contenu et du calendrier prévus à l'annexe I, sections 1 et 2.

Amendement 90

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient les divergences éventuelles entre le modèle de capacité et la stratégie en matière de capacités pour la même période de validité de l'horaire de service. ***S'il y a lieu***, la stratégie en matière de capacités ***est révisée en fonction de l'évolution de la situation depuis son adoption ou sa dernière mise à jour.***

Amendement 91

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats sur le modèle de capacité conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 14.

Amendement

3. Les gestionnaires de l'infrastructure consignent et, le cas échéant, justifient les divergences éventuelles entre le modèle de capacité et la stratégie en matière de capacités pour la même période de validité de l'horaire de service. ***Il n'est pas nécessaire de mettre à jour*** la stratégie en matière de capacités ***si le modèle de capacité a déjà été publié pour la même période de validité de l'horaire.***

Amendement

4. Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les candidats ***et l'organisme de contrôle*** sur le modèle de capacité conformément à l'article 13 et coordonnent les stratégies en matière de capacités avec les autres gestionnaires de l'infrastructure ***concernés*** conformément à l'article 14.

Amendement 92

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Le gestionnaire de l'infrastructure soumet le modèle de capacité à l'organisme de contrôle pour examen deux mois avant la publication. Au plus tard un mois avant la publication, l'organisme de contrôle peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité avant sa publication. En vue d'assurer la cohérence transfrontière des modèles de capacité, la décision de l'organisme de contrôle tient compte, le cas échéant, de tout avis ou de toute recommandation du REGI, de l'AFE ou d'autres organismes de contrôle.

Amendement 93

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) les capacités de l'infrastructure disponibles pour attribution aux candidats;

a) les capacités de l'infrastructure disponibles pour attribution aux candidats ***dans l'horaire de service, réservées pour des demandes ultérieures conformément à l'article 33, y compris les installations de service;***

Amendement 94

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Dans le plan des offres de capacités, les gestionnaires de

4. Dans le plan des offres de capacités, les gestionnaires de

l'infrastructure peuvent mentionner des capacités de l'infrastructure comme étant préalablement planifiées. Par capacités préalablement planifiées, on entend les capacités pour lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure définit les caractéristiques et les volumes des capacités disponibles pouvant être sollicitées par les candidats, fixe les règles régissant leur répartition et définit la procédure à suivre pour les solliciter, conformément à l'article 20. Les caractéristiques, les règles et les procédures de répartition spécifiées sont prises en compte pour l'attribution des capacités préalablement planifiées.

l'infrastructure peuvent mentionner des capacités de l'infrastructure *et des capacités des installations de service visées à l'article 29, paragraphe 1* comme étant préalablement planifiées. Par capacités préalablement planifiées, on entend les capacités pour lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure définit les caractéristiques et les volumes des capacités disponibles pouvant être sollicitées par les candidats, fixe les règles régissant leur répartition et définit la procédure à suivre pour les solliciter, conformément à l'article 20. Les caractéristiques, les règles et les procédures de répartition spécifiées sont prises en compte pour l'attribution des capacités préalablement planifiées.

Amendement 95

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 7 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le plan des offres de capacités tous les éléments énumérés au paragraphe 6 *pour toutes les lignes et tous les nœuds appartenant au réseau central et au réseau central étendu du RTE-T tels qu'ils sont définis dans le [nouveau règlement RTE-T]*.

Amendement

Les gestionnaires de l'infrastructure incluent dans le plan des offres de capacités tous les éléments énumérés au paragraphe 6 *et assurent la cohérence avec la stratégie en matière de capacités*.

Amendement 96

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

9. *L'organisme* de contrôle analyse le plan *des offres de capacités* et peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le plan des offres de capacités. *La décision de l'organisme de contrôle tient compte des*

Amendement

9. *Le gestionnaire de l'infrastructure soumet le projet de plan des offres de capacités à l'organisme de contrôle pour examen deux mois avant la publication. Au plus tard un mois avant la publication, l'organisme* de contrôle analyse *ce* plan et

avis ou recommandations éventuels émis, le cas échéant, par le REGI.

peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le plan des offres de capacités.

Amendement 97

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 bis. En vue d'assurer la cohérence transfrontière des plans d'offres de capacités, la décision de l'organisme de contrôle tient compte, le cas échéant, de tout avis ou de toute recommandation de l'ENRRB, de l'AFE ou d'autres organismes de contrôle.

Amendement 98

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 10 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

10. **Le** REGI adopte des lignes directrices et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, en précisant les éléments suivants:

10. **Au plus tard le ... [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], et en consultation avec la PFE, le** REGI adopte des lignes directrices et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, en précisant les éléments suivants:

Amendement 99

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

10 bis. Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir des principes, des procédures et des méthodes communs pour les lignes directrices visées

au paragraphe 10 du présent article et de modifier le paragraphe 10 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Amendement 100

Proposition de règlement Article 19 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) la désignation d'itinéraires de substitution permettant de dévier le trafic en cas d'indisponibilité *des lignes faisant partie du réseau central RTE-T et du réseau central étendu, conformément à l'article 6 et à l'annexe I du [nouveau règlement RTE-T]*;

Amendement

a) la désignation d'itinéraires de substitution permettant de dévier le trafic en cas d'indisponibilité *d'une ligne*;

Amendement 101

Proposition de règlement Article 19 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. La Commission *adopte* des actes *d'exécution détaillant* la procédure et les critères à suivre pour l'application du paragraphe 2, en particulier dans les situations susceptibles d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière. *Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.*

Amendement

5. La Commission *est habilitée à adopter* des actes *délégués conformément à l'article 71 afin de définir les détails de* la procédure et les critères à suivre pour l'application du paragraphe 2 *du présent article*, en particulier dans les situations susceptibles d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière. *Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement].*

Amendement 102

Proposition de règlement Article 20 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les objets de planification des capacités définissent les caractéristiques et les propriétés des différents types de capacités préalablement planifiées, et notamment les capacités disponibles pouvant être sollicitées par les candidats, les capacités réservées pour les travaux d'infrastructure et les capacités déjà attribuées. Ces caractéristiques et ces propriétés comprennent tous les aspects pertinents pour les divers types de capacités préalablement planifiées, tels que l'itinéraire, l'horaire, la vitesse minimale garantie ou requise, la compatibilité technique entre le matériel roulant et l'infrastructure, les paramètres et le nombre de **créneaux** prévus.

Amendement

2. Les objets de planification des capacités définissent les caractéristiques et les propriétés des différents types de capacités préalablement planifiées, et notamment les capacités disponibles pouvant être sollicitées par les candidats, les capacités réservées pour les travaux d'infrastructure et les capacités déjà attribuées. Ces caractéristiques et ces propriétés comprennent tous les aspects pertinents pour les divers types de capacités préalablement planifiées, tels que l'itinéraire, l'horaire, la vitesse minimale garantie ou requise, la compatibilité technique entre le matériel roulant et l'infrastructure, les paramètres et le nombre de **mouvements de trains** prévus.

Amendement 103

**Proposition de règlement
Article 20 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

3. **Le** REGI élabore un cadre commun pour les critères et procédures visés au paragraphe 1 et l'intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Ce cadre commun assure l'équilibre entre, d'une part, les avantages de la réservation de capacités en fonction des types de services ferroviaires ou processus de répartition et, d'autre part, la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins du marché en matière de répartition des capacités. À cette fin, le cadre commun prévoit la possibilité de tenir compte, dans le cadre du mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36, des demandes de droits à capacités qui ne sont pas compatibles avec les capacités préalablement planifiées.

Amendement

3. ***Au plus tard le ... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] et en consultation avec la PFE,*** le REGI élabore un cadre commun pour les critères et procédures visés au paragraphe 1 ***du présent article*** et l'intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Ce cadre commun assure l'équilibre entre, d'une part, les avantages de la réservation de capacités en fonction des types de services ferroviaires ou processus de répartition et, d'autre part, la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins du marché en matière de répartition des capacités. À cette fin, le cadre commun prévoit la possibilité de tenir compte, dans le cadre du mécanisme de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36, des demandes de droits à capacités qui ne sont pas compatibles avec les capacités préalablement planifiées.

Amendement 104

Proposition de règlement Article 20 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Le REGI élabore et adopte des spécifications formelles pour les objets de planification des capacités dans un format lisible par l'être humain et lisible par machine. Le REGI intègre ces spécifications dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. Sur la base de l'expérience acquise dans l'application du présent article, le REGI fournit à la Commission des informations sur d'éventuelles modifications à apporter aux spécifications techniques d'interopérabilité prévues par la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, conformément à l'article 62, paragraphe 3, du présent règlement.

Amendement

4. Le REGI élabore et adopte des spécifications formelles pour les objets de planification des capacités dans un format lisible par l'être humain et lisible par machine. Le REGI intègre ces spécifications dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6 **du présent règlement**. Sur la base de l'expérience acquise dans l'application du présent article, le REGI, **après consultation de la PFE**, fournit à la Commission des informations sur d'éventuelles modifications à apporter aux spécifications techniques d'interopérabilité prévues par la directive (UE) 2016/797 et aux actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, conformément à l'article 62, paragraphe 3, du présent règlement.

Amendement 105

Proposition de règlement Article 20 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 afin de définir les détails de la procédure et les critères à suivre pour l'application du paragraphe 1 du présent article, en particulier dans les situations susceptibles d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière, et de modifier le paragraphe 1 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement 106

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les demandes d'attribution de capacités incompatibles présentées individuellement pendant la période ***couverte par*** l'horaire de service ne sauraient conduire à déclarer qu'un élément d'infrastructure est fortement utilisé ou saturé, sauf si les conditions énoncées au paragraphe 1 sont remplies.

Amendement

3. Les demandes d'attribution de capacités incompatibles présentées individuellement pendant la période ***de validité de*** l'horaire de service ne sauraient conduire à déclarer qu'un élément d'infrastructure est fortement utilisé ou saturé, sauf si les conditions énoncées au paragraphe 1 sont remplies.

Amendement 107

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau et respectent les mesures et critères éventuels adoptés conformément au paragraphe 7.

Amendement

8. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau et respectent les mesures et critères éventuels adoptés conformément au paragraphe 6.

Amendement 108

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe II afin de garantir l'efficacité de la gestion des capacités sur les infrastructures fortement utilisées et saturées et de tenir compte des préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte de l'expérience du REGI, des gestionnaires de

Amendement

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 pour modifier l'annexe II afin de garantir l'efficacité de la gestion des capacités sur les infrastructures fortement utilisées et saturées et de tenir compte des préoccupations opérationnelles des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats, en tenant compte de l'expérience du REGI, des gestionnaires de

l'infrastructure, des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et **du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire** pour la mise en œuvre du présent article.

l'infrastructure, des candidats et des autres parties prenantes opérationnelles, des organismes de contrôle et **de l'ENRRB** pour la mise en œuvre du présent article.

Amendement 109

Proposition de règlement Article 22 – paragraphe 1 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

L'analyse des capacités comprend également un premier ensemble indicatif de mesures qui pourraient être prises à court, moyen et long termes pour réduire la saturation et accroître les capacités disponibles.

Amendement

L'analyse des capacités comprend également un premier ensemble indicatif de mesures qui pourraient être prises à court, moyen et long termes pour réduire la saturation et accroître les capacités disponibles. ***L'analyse des capacités établit une distinction entre les mesures relatives aux infrastructures très utilisées et celles relatives aux infrastructures saturées.***

Amendement 110

Proposition de règlement Article 22 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

2. L'analyse des capacités porte sur les caractéristiques de l'infrastructure en termes de capacités, de potentiel et d'interopérabilité, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de tous ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, ***y compris par l'intermédiaire de réseaux différents le cas échéant***, la reprogrammation des services, la modification des vitesses, l'harmonisation des procédures d'exploitation et l'amélioration de

l'infrastructure.

Amendement 111

Proposition de règlement

Article 22 – paragraphe 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des résultats des éventuelles analyses des capacités effectuées en vertu du présent article dans la planification stratégique des capacités, et notamment dans la stratégie en matière de capacités, dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.

Amendement

Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des résultats des éventuelles analyses des capacités effectuées, **notamment dans les autres réseaux concernés**, en vertu du présent article dans la planification stratégique des capacités, et notamment dans la stratégie en matière de capacités, dans le modèle de capacité et dans le plan des offres de capacités.

Amendement 112

Proposition de règlement

Article 23 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Dans un délai de six mois suivant la réalisation de l'analyse des capacités en application de l'article 22, le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan de renforcement des capacités.

Amendement

Pour les infrastructures déclarées saturées conformément à l'article 21 et dans un délai de six mois suivant la réalisation de l'analyse des capacités en application de l'article 22, le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan de renforcement des capacités.

Amendement 113

Proposition de règlement

Article 23 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point d

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des **mesures décrites à l'article 22, paragraphe 2 et des** modifications

d'accès.

probables des redevances d'accès.

Amendement 114

Proposition de règlement

Article 23 – paragraphe 3 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Sur la base d'une analyse des capacités, l'État membre construit les infrastructures nécessaires ou les modernise.

Amendement 115

Proposition de règlement

Article 25 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsqu'il ventile les capacités de l'infrastructure conformément au paragraphe 1, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 8.

Lorsqu'il ventile les capacités de l'infrastructure ***déclarée saturée*** conformément au paragraphe 1, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 8.

Amendement 116

Proposition de règlement

Article 25 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], lorsque les capacités de l'infrastructure ventilées ont été déclarées fortement utilisées conformément au paragraphe 1 du présent article, le gestionnaire de l'infrastructure procède conformément à l'article 8.

Amendement 117

Proposition de règlement
Article 25 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte des besoins de capacités propres aux services ferroviaires multiréseaux.

Amendement

Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte des besoins de capacités propres aux services ferroviaires multiréseaux, ***notamment aux services internationaux de fret ferroviaire.***

Amendement 118

Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les candidats ***ont le droit de solliciter*** des droits à capacités multiréseaux, et ***d'obtenir*** une réponse à leur demande, en un seul endroit et en une seule opération. Les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent à la répartition des capacités pour les services ferroviaires multiréseaux, et en particulier les services internationaux de fret ferroviaire et les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Amendement

Les candidats ***sollicitent*** des droits à capacités multiréseaux, et ***obtiennent*** une réponse à leur demande, en un seul endroit et en une seule opération, ***comme prévu au paragraphe 4 du présent article.*** Les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent à la répartition des capacités pour les services ferroviaires multiréseaux, et en particulier les services internationaux de fret ferroviaire et les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Amendement 119

Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les gestionnaires de l'infrastructure respectent la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées.

Amendement

3. Les gestionnaires de l'infrastructure respectent la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui leur sont communiquées, ***notamment dans le cas des entreprises ferroviaires verticalement intégrées. Les informations telles que la ligne spécifique faisant l'objet de la demande, son numéro ou sa fréquence sont considérées comme confidentielles.***

Amendement 120

Proposition de règlement

Article 27 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Pour les droits à capacités multiréseaux, le REGI établit une interface unique ou un système commun conformément à l'article 62, **afin de** gérer la répartition des capacités en un seul endroit et en une seule opération.

Amendement

Pour les droits à capacités multiréseaux, **après approbation par l'AFE de la conformité aux spécifications techniques d'interopérabilité et avant le ... [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]**, le REGI établit **un guichet unique dans** une interface unique ou un système commun **élaborés** conformément à l'article 62. **Les gestionnaires de l'infrastructure utilisent cette interface unique pour** gérer la répartition des capacités en un seul endroit et en une seule opération. **Les services ferroviaires connectés ou regroupés ont un seul gestionnaire de l'infrastructure comme point de contact unique. Ces services ferroviaires connectés ou regroupés sont déclarés dans la demande de capacités.**

Amendement 121

Proposition de règlement

Article 27 – paragraphe 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le gestionnaire de l'infrastructure annule un droit à capacités dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil à fixer dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat. Le REGI **définit** les fourchettes des seuils d'utilisation et les **intègre** dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement

Le gestionnaire de l'infrastructure annule un droit à capacités dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil à fixer dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat. Le REGI **consulte la PFE pour définir** les fourchettes des seuils d'utilisation et les **intégrer** dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement 122

Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure annule, conformément au paragraphe 6, des droits à capacités multiréseaux, l'organisme de contrôle responsable de ce gestionnaire de l'infrastructure en informe les organismes de contrôle concernés et l'ENRRB.

Amendement

7. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure annule, conformément au paragraphe 6, des droits à capacités multiréseaux, ***il en informe*** l'organisme de contrôle responsable de ce gestionnaire de l'infrastructure. ***Cet organisme de contrôle*** en informe les organismes de contrôle concernés et l'ENRRB.

Amendement 123

Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. Le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à recourir, le cas échéant, à des stratégies d'établissement des horaires spécifiques. Si le gestionnaire de l'infrastructure décide d'assurer la planification préalable des capacités en utilisant des sillons systématiques présentant une pertinence transfrontière, il se coordonne avec les gestionnaires de l'infrastructure voisins et les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés afin de trouver des solutions convenues d'un commun accord pour le trafic transfrontière. Indépendamment de l'approche nationale suivie par les États membres pour l'établissement de leurs horaires, les gestionnaires de l'infrastructure garantissent une répartition des sillons équilibrée, juste et non discriminatoire. En ce qui concerne la compensation visée à l'article 40 pour les modifications des droits à capacités qui concernent également des sillons systématiques, sa valeur est fixée à au moins 1,25 fois la valeur définie pour les sillons non systématiques conformément à la procédure énoncée à l'article 40.

Amendement 124

Proposition de règlement Article 27 – paragraphe 7 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 ter. *Les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels que définis dans le plan des offres de capacités, qu'elles aient été acceptées ou rejetées. Sur la base de ces informations, l'organisme de contrôle émet tous les deux ans au moins un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité.*

Amendement 125

Proposition de règlement Article 28 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) la désignation d'un **point de contact** unique chargé de la communication avec le candidat en ce qui concerne **la** demande de droits à capacités multiréseaux, qui est notifié sans délai au candidat après réception de la demande;

a) la désignation d'un **guichet** unique, **visé à l'article 27, paragraphe 4**, chargé de la communication avec le candidat en ce qui concerne **chaque** demande de droits à capacités multiréseaux, qui est notifié sans délai au candidat après réception de la demande. **Cette disposition s'applique également aux paires de trains transfrontières qui constituent des services ferroviaires internationaux allant vers une destination dans un autre État membres et en revenant;**

Amendement 126

Proposition de règlement Article 28 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. **Le** REGI définit les procédures et méthodes détaillées pour la mise en œuvre du présent article et les exigences de qualité minimales visées au paragraphe 2, point b), et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement

5. ***Au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et en consultation avec la PFE, le*** REGI définit les procédures et méthodes détaillées pour la mise en œuvre du présent article et les exigences de qualité minimales visées au paragraphe 2, point b), et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement 127

**Proposition de règlement
Article 28 – paragraphe 5 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes d'exécution pour définir les procédures et méthodes détaillées pour la mise en œuvre du présent article et les exigences de qualité minimales visées au paragraphe 2, point b), et pour modifier le paragraphe 5 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Amendement 128

**Proposition de règlement
Article 29 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les exploitants d'installations de service qui fournissent des informations indicatives sur les capacités disponibles des installations de service conformément à l'article 6, paragraphe 3, du règlement

1. Les exploitants d'installations de service qui fournissent des informations indicatives sur les capacités disponibles des installations de service conformément à l'article 6, paragraphe 3, du règlement

d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission²² coopèrent avec les gestionnaires de l'infrastructure pour permettre à ces derniers de proposer des sillons comprenant des capacités d'installations *ferroviaires*. Les autres exploitants d'installations de service peuvent conclure un accord avec les gestionnaires de l'infrastructure pour la fourniture conjointe de capacités.

²² Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire (JO L 307 du 23.11.2017, p. 1).

Amendement 129

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent solliciter en un seul endroit et en une seule opération *des* droits à capacités sur l'infrastructure ferroviaire et dans les installations de service visées au paragraphe 1.

Amendement 130

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Aux fins du paragraphe 3, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service coordonnent les capacités et fournissent des droits à capacités, y compris des capacités dans l'installation *ferroviaire*, qui

d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission²² coopèrent avec les gestionnaires de l'infrastructure pour permettre à ces derniers de proposer des sillons comprenant des capacités d'installations *de service*. Les autres exploitants d'installations de service peuvent conclure un accord avec les gestionnaires de l'infrastructure pour la fourniture conjointe de capacités.

²² Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire (JO L 307 du 23.11.2017, p. 1).

Amendement

3. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent solliciter en un seul endroit *établi conformément à l'article 27, paragraphe 4*, et en une seule opération *les* droits à capacités sur l'infrastructure ferroviaire et dans les installations de service visées au paragraphe 1.

Amendement

4. Aux fins du paragraphe 3, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service coordonnent les capacités et fournissent des droits à capacités, y compris des capacités dans l'installation *de service*, qui

répondent aux exigences du candidat ou s'efforcent de proposer une solution de remplacement viable.

répondent aux exigences du candidat ou s'efforcent de proposer une solution de remplacement viable.

Amendement 131

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les exploitants d'installations de service visés au paragraphe 1 mettent à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure, **à la demande ou** en temps réel **si nécessaire**, les informations sur les capacités disponibles, dans un format numérique conformément à l'article 62.

Amendement

5. Les exploitants d'installations de service **touchées** visés au paragraphe 1 mettent à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure, en temps réel, les informations sur les capacités disponibles, dans un format numérique conformément à l'article 62.

Amendement 132

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Lorsqu'ils demandent des droits à capacités en vue d'avoir accès à une installation de service, les candidats apportent une preuve de l'accord du propriétaire de l'installation de service pour accueillir leurs véhicules.

Amendement 133

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Aux fins du présent article et conformément à l'article 62, le REGI fournit des lignes directrices sur les exigences fonctionnelles et techniques applicables à l'échange d'informations entre les exploitants d'installations **ferroviaires** et les gestionnaires de

Amendement

6. Aux fins du présent article et conformément à l'article 62, **après approbation de l'AFE et au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]**, le REGI fournit des lignes directrices sur les exigences fonctionnelles et techniques

l'infrastructure ***aux fins du présent article***. Sans préjudice de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177, les exploitants d'installations de service peuvent demander à être exemptés de l'application du présent article. Ces demandes sont soumises à l'organisme de contrôle et sont dûment motivées. Les organismes de contrôle peuvent décider de proroger une dérogation dans des cas dûment justifiés.

applicables à l'échange d'informations entre les exploitants d'installations ***de service*** et les gestionnaires de l'infrastructure. Sans préjudice de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177, les exploitants d'installations de service peuvent demander à être exemptés de l'application du présent article. Ces demandes sont soumises à l'organisme de contrôle et sont dûment motivées. Les organismes de contrôle peuvent décider de proroger une dérogation dans des cas dûment justifiés.

Amendement 134

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. L'ENRRB surveille l'application du paragraphe 7 et formule des recommandations sur les critères à utiliser pour évaluer les demandes de dérogation.

Amendement

7. L'ENRRB surveille l'application du paragraphe 6 et formule des recommandations sur les critères à utiliser pour évaluer les demandes de dérogation.

Amendement 135

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondaient pas aux paramètres des capacités disponibles tels que définis dans le plan des offres de capacités et qui ont par conséquent été rejetées. Sur la base de ces informations, l'organisme de contrôle émet tous les deux ans au moins un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité.

Amendement 136

Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 7 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 ter. Au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes d'exécution afin de définir les détails des exigences fonctionnelles et techniques applicables à l'échange d'informations entre les exploitants d'installations ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure aux fins du présent article et de modifier le paragraphe 6 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Amendement 137

Proposition de règlement Article 30 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour ***en permanence*** l'horaire de service jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service, en tenant compte des capacités attribuées dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 33, des capacités attribuées dans le cadre du processus ad hoc visé à l'article 34, des modifications apportées aux droits à capacités conformément à l'article 39 et des reprogrammations opérées dans le cadre de la gestion des perturbations et de la gestion des crises conformément à l'article 41.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour ***à intervalles réguliers*** l'horaire de service jusqu'à la fin de la période de validité de l'horaire de service, en tenant compte des capacités attribuées dans le cadre du processus de planification glissante visé à l'article 33, des capacités attribuées dans le cadre du processus ad hoc visé à l'article 34, des modifications apportées aux droits à capacités conformément à l'article 39 et des reprogrammations opérées dans le cadre de la gestion des perturbations et de la gestion des crises conformément à l'article 41.

Amendement 138

Proposition de règlement

Article 31 – paragraphe 1 – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les accords-cadres sont notifiés à l'organisme de contrôle et approuvés par celui-ci. En cas d'accords-cadres multiréseaux, l'approbation tient compte de l'avis de l'ENRRB.

Amendement 139

Proposition de règlement

Article 31 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les gestionnaires de l'infrastructure ne concluent des accords-cadres que si le droit à capacités demandé est compatible avec les documents de planification de la planification stratégique des capacités visés à l'article 11, paragraphe 2. Les gestionnaires de l'infrastructure indiquent dans ces documents de planification les capacités qu'ils prévoient de réserver à une répartition par la voie d'accords-cadres.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure ne concluent des accords-cadres que si le droit à capacités demandé est compatible avec les documents de planification de la planification stratégique des capacités visés à l'article 11, paragraphe 2. Les gestionnaires de l'infrastructure, ***après consultation des réseaux voisins***, indiquent dans ces documents de planification les capacités qu'ils prévoient de réserver à une répartition par la voie d'accords-cadres.

Amendement 140

Proposition de règlement

Article 31 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure fixent les parts maximales des capacités totales qui peuvent être attribuées par la voie d'accords-cadres et les intègrent dans le document de référence du réseau.

4. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure, ***après consultation de l'organisme de contrôle***, fixent les parts maximales des capacités totales qui peuvent être attribuées par la voie d'accords-cadres et les intègrent dans le document de référence du réseau. ***Les gestionnaires de l'infrastructure de***

pays voisins ayant conclu des accords-cadres transfrontières s'alignent sur ces parts maximales des capacités totales et les rendent aussi cohérentes que possible.

Amendement 141

Proposition de règlement Article 31 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Les accords-cadres couvrent, en principe, la période indiquée à l'annexe I, **point 5**. Le gestionnaire de l'infrastructure peut consentir à une période plus courte ou plus longue dans des cas précis. Toute période supérieure à la période indiquée à l'annexe I, **point 5**, est justifiée par la nécessité s'imposant aux nouveaux entrants de procéder à des investissements spécifiques ou par le caractère de grande nouveauté du service.

Amendement

7. Les accords-cadres couvrent, en principe, la période indiquée à l'annexe I, **section 5**. Le gestionnaire de l'infrastructure peut consentir à une période plus courte ou plus longue dans des cas précis. Toute période supérieure à la période indiquée à l'annexe I, **section 5**, est justifiée par la nécessité s'imposant aux nouveaux entrants de procéder à des investissements spécifiques ou par le caractère de grande nouveauté du service.

Amendement 142

Proposition de règlement Article 31 – paragraphe 11

Texte proposé par la Commission

11. 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 de l'ENRRB, la Commission **peut adopter** un acte d'exécution **détaillant** la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application uniforme du présent article et de l'article 33. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Amendement

11. 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 de l'ENRRB, la Commission **adopte, au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement],** un acte d'exécution **afin de définir les détails de** la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application uniforme du présent article et de l'article 33 **et afin de modifier le présent article et l'article 33**. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Amendement 143

Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. En cas d'incompatibilité entre deux demandes de capacités ou plus, les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent d'abord de résoudre le conflit en recourant au mécanisme de *consultation* par consensus visé à l'article 36.

Amendement

3. En cas d'incompatibilité entre deux demandes de capacités ou plus, ***ou si les demandes de capacités ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités***, les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent d'abord de résoudre le conflit en recourant au mécanisme de ***résolution des conflits*** par consensus visé à l'article 36.

Amendement 144

Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Conformément aux articles 18 et 20, le gestionnaire de l'infrastructure donne la priorité aux demandes qui sont compatibles avec les capacités préalablement planifiées définies dans le plan des offres de capacités. ***Par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure peut soit accepter, soit rejeter les demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités.***

Amendement

Conformément aux articles 18 et 20, le gestionnaire de l'infrastructure donne la priorité aux demandes qui sont compatibles avec les capacités préalablement planifiées définies dans le plan des offres de capacités, ***à condition que les parties prenantes opérationnelles aient été dûment consultées et que leurs capacités annoncées aient été pleinement prises en considération.***

Amendement 145

Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 5 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Lorsqu'il accepte des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de maintenir l'équilibre global

Amendement

Lorsqu'il accepte des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de maintenir l'équilibre global

entre les éléments du plan des offres de capacités énumérés à l'article 18, paragraphe 6.

entre les éléments du plan des offres de capacités énumérés à l'article 18, paragraphe 6 **et la demande elle-même. Ces demandes doivent être prises en considération s'il existe suffisamment de capacités libres disponibles sans limiter les besoins de demandes ultérieures.**

Amendement 146

Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 5 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Lorsqu'il **rejette** des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure informe sans délai le candidat concerné de son intention de rejeter sa demande. Ce dernier a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.

Amendement

Lorsqu'il **traite** des demandes qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités, **le gestionnaire de l'infrastructure doit proposer une solution de substitution et, lorsque le délai le permet, procéder à une consultation préalable avec les candidats concernés. S'il n'est pas possible de proposer de solution de substitution en cas de rejet d'une demande**, le gestionnaire de l'infrastructure informe sans délai le candidat concerné de son intention de rejeter sa demande. Ce dernier a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.

Amendement 147

Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. Le gestionnaire de l'infrastructure prend en considération les demandes présentées après la date limite initiale et avant la date limite finale figurant à l'annexe I, **point** 4. Dans ces cas, le gestionnaire de l'infrastructure attribue des droits à capacités conformément à l'annexe I, section 4, point 2.

Amendement

8. Le gestionnaire de l'infrastructure prend en considération les demandes présentées après la date limite initiale et avant la date limite finale figurant à l'annexe I, **section** 4. Dans ces cas, le gestionnaire de l'infrastructure attribue des droits à capacités conformément à l'annexe I, section 4, point 2.

Amendement 148

Proposition de règlement Article 33 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités dans le cadre du processus de planification glissante en respectant les délais figurant à l'annexe I, **point 6**. Les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités à cette fin dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

Amendement

1. Les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités dans le cadre du processus de planification glissante en respectant les délais figurant à l'annexe I, **section 6**. Les gestionnaires de l'infrastructure réservent des capacités à cette fin dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

Amendement 149

Proposition de règlement Article 33 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) des spécifications de capacités pour tous les jours de circulation au-delà de la période de validité de l'horaire de service comprenant le premier jour inclus dans la demande, pour une durée maximale figurant à l'annexe I, **point 6**.

Amendement

b) des spécifications de capacités pour tous les jours de circulation au-delà de la période de validité de l'horaire de service comprenant le premier jour inclus dans la demande, pour une durée maximale figurant à l'annexe I, **section 6**.

Amendement 150

Proposition de règlement Article 33 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Sans préjudice de l'article 18, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités réservées au processus de planification glissante sur la base du principe de répartition énoncé à l'annexe I, section 5, point 2.

Amendement

3. Sans préjudice de l'article 18, les gestionnaires de l'infrastructure répartissent les capacités réservées au processus de planification glissante sur la base du principe de répartition énoncé à l'annexe I, section 6, point 2.

Amendement 151

Proposition de règlement
Article 33 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Conformément aux règles et procédures prévues à l'article 20, les gestionnaires de l'infrastructure **peuvent refuser de répartir** des capacités dans le cas de demandes relevant de la planification glissante qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités adopté en conformité avec l'article 18. **Tout refus est communiqué sans délai au candidat. Ce dernier** a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.

Amendement

4. Conformément aux règles et procédures prévues à l'article 20, les gestionnaires de l'infrastructure **font tout leur possible pour proposer** des capacités **de remplacement** dans le cas de demandes relevant de la planification glissante qui ne sont pas compatibles avec le plan des offres de capacités adopté en conformité avec l'article 18. **S'il n'est pas possible de proposer de capacités de remplacement, le gestionnaire de l'infrastructure peut refuser de répartir des capacités pour cette demande incompatible. Le candidat** a le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle.

Amendement 152

Proposition de règlement
Article 33 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. **Les gestionnaires de l'infrastructure informent l'organisme de contrôle de toutes les demandes de capacités reçues qui ne correspondraient pas aux paramètres des capacités disponibles tels que définis dans le plan des offres de capacités, qu'elles aient été acceptées ou rejetées. Sur la base de ces informations, l'organisme de contrôle émet tous les deux ans au moins un avis, dans lequel il peut recommander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le modèle de capacité.**

Amendement

5. **supprimé**

Amendement 153

Proposition de règlement
Article 36 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. *Le* REGI prépare des lignes directrices concernant le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les demandes de capacités multiréseaux et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement

8. ***Au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et après consultation de la PFE, le*** REGI prépare des lignes directrices concernant le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les demandes de capacités multiréseaux et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement 154

**Proposition de règlement
Article 36 – paragraphe 8 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. Au plus tard le [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte un acte d'exécution afin de définir les détails de la procédure et les critères à suivre pour le mécanisme de résolution des conflits par consensus pour les demandes de capacités multiréseaux et afin de modifier le paragraphe 8 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Amendement 155

**Proposition de règlement
Article 37 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Dans le cadre du ***processus*** formel de résolution des conflits, les demandes de droits à capacités multiréseaux sont prises en considération dans leur intégralité. Lorsque différents paramètres nationaux s'appliquent, au sens de l'article 8,

2. Dans le cadre du ***mécanisme*** formel de résolution des conflits, les demandes de droits à capacités multiréseaux sont prises en considération dans leur intégralité. Lorsque différents paramètres nationaux s'appliquent, au sens de l'article 8,

paragraphe 6, ces paramètres sont utilisés sur les sections respectives.

paragraphe 6, ces paramètres sont utilisés sur les sections respectives.

Amendement 156

Proposition de règlement Article 37 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *À cet égard, l'ENRRB élabore des lignes directrices pour faciliter l'application harmonisée de l'article 3.*

Amendement 157

Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. *Dans les cas où des capacités sont réservées mais ne sont pas utilisées, une compensation est versée conformément à l'article 40.*

Amendement 158

Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 7 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le gestionnaire de l'infrastructure propose au candidat des droits à capacités de remplacement dans les délais figurant à l'annexe I, section 8. ***Lorsque cela n'est pas possible, il fournit*** des informations pertinentes au candidat, lui permettant de présenter une nouvelle demande de capacités de l'infrastructure. Le cas échéant, ces informations font référence au plan des offres de capacités visé à l'article 18 et à la planification des situations d'urgence visée au point 19.

Le gestionnaire de l'infrastructure propose au candidat des droits à capacités de remplacement dans les délais figurant à l'annexe I, section 8. ***Lorsqu'il n'y a aucune possibilité de remplacement conformément à l'article 32, paragraphe 5, et à l'article 33, paragraphe 4, le gestionnaire ou les gestionnaires de l'infrastructure fournissent*** des informations pertinentes au candidat, lui permettant de présenter une nouvelle demande de capacités de l'infrastructure. Le cas échéant, ces informations font référence au plan des

offres de capacités visé à l'article 18 et à la planification des situations d'urgence visée au point 19.

Amendement 159

Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 8 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le REGI élabore et adopte des procédures harmonisées pour gérer les modifications apportées aux droits à capacités après la répartition et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement

Au plus tard le ... [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le REGI élabore et adopte des procédures harmonisées pour gérer les modifications apportées aux droits à capacités après la répartition et les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement 160

Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

8 bis. Conformément à l'article 71, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de définir des règles et des procédures pour la gestion des modifications apportées aux droits à capacités après la répartition et afin de modifier le paragraphe 8 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.

Amendement 161

Proposition de règlement Article 40 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Après avoir consulté l'ENRRB, le REGI définit des conditions harmonisées donnant lieu à compensation. Ces conditions tiennent compte des règles établies à l'article 39, paragraphes 4 et 8. Le REGI intègre ces conditions dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. L'ENRRB publie un avis sur les conditions définies par le REGI.

Amendement

3. Après avoir consulté l'ENRRB **et la PFE, au plus tard le [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]**, le REGI définit des conditions harmonisées donnant lieu à compensation. Ces conditions tiennent compte des règles établies à l'article 39, paragraphes 4 et 8. Le REGI intègre ces conditions dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6. L'ENRRB publie un avis sur les conditions définies par le REGI.

Amendement 162

**Proposition de règlement
Article 40 – paragraphe 6**

Texte proposé par la Commission

6. Les organismes de contrôle statuent sur les litiges liés aux raisons d'une modification de droit à capacités ou **d'un retard** dans le versement **d'une** compensation, et rendent leur décision au plus vite, dans un délai d'un mois après avoir recueilli toutes les informations nécessaires pour évaluer la cause de la modification. Les organismes de contrôle informent l'ENRRB de leurs décisions et peuvent le consulter à ce sujet. L'ENRRB veille à ce que ces décisions soient cohérentes et fondées sur des principes généralement acceptés.

Amendement

6. Les organismes de contrôle statuent sur les litiges liés aux raisons d'une modification de droit à capacités ou **de retards** dans le versement **de la** compensation, et rendent leur décision au plus vite, dans un délai d'un mois après avoir recueilli toutes les informations nécessaires pour évaluer la cause de la modification. Les organismes de contrôle informent l'ENRRB de leurs décisions et peuvent le consulter à ce sujet. L'ENRRB veille à ce que ces décisions soient cohérentes et fondées sur des principes généralement acceptés.

Amendement 163

**Proposition de règlement
Article 40 – paragraphe 7**

Texte proposé par la Commission

7. La Commission **peut** adopter des actes **d'exécution qui définissent** les conditions donnant lieu au paiement de

Amendement

7. La Commission **est habilitée à** adopter des actes **délégués conformément à l'article 71 afin de définir** les conditions

compensations, le classement des modifications apportées aux droits à capacités et les méthodes de fixation des niveaux de compensation. Ces actes **d'exécution** sont adoptés **en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.**

donnant lieu au paiement de compensations, le classement des modifications apportées aux droits à capacités et les méthodes de fixation des niveaux de compensation **et de modifier le paragraphe 2 du présent article.** Ces actes **délégués** sont adoptés **au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.**

Amendement 164

Proposition de règlement Article 41 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le REGI élabore et adopte, de manière transparente et non discriminatoire, des lignes directrices concernant la gestion et la répartition des capacités de l'infrastructure en cas de perturbation du réseau. Le REGI fournit en particulier des lignes directrices concernant l'application du processus de répartition simultanée des capacités et du principe du premier arrivé, premier servi.

Amendement

Au plus tard le [12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le REGI élabore et adopte, de manière transparente et non discriminatoire, des lignes directrices concernant la gestion et la répartition des capacités de l'infrastructure en cas de perturbation du réseau. Le REGI fournit en particulier des lignes directrices concernant l'application du processus de répartition simultanée des capacités et du principe du premier arrivé, premier servi.

Amendement 165

Proposition de règlement Article 41 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Lorsque s'applique le processus de répartition simultanée, le REGI fournit des lignes directrices concernant les procédures à suivre, y compris, si nécessaire, l'application du **processus** de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36 et du **processus** formel de règlement des conflits visé à l'article 37. Le REGI intègre ces lignes directrices dans

Amendement

Lorsque s'applique le processus de répartition simultanée, le REGI fournit des lignes directrices concernant les procédures à suivre, y compris, si nécessaire, l'application du **mécanisme** de règlement des conflits par consensus visé à l'article 36 et du **mécanisme** formel de règlement des conflits visé à l'article 37. Le REGI intègre ces lignes directrices dans

le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6.

Amendement 166

Proposition de règlement Article 41 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. En cas de reprogrammation, les gestionnaires de l'infrastructure ne modifient pas et n'annulent pas unilatéralement les droits à capacités aux fins de la gestion des perturbations. Toutefois, sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, et sur la base des activités du REGI et de l'ENRRB, la Commission ***peut*** adopter un acte ***d'exécution définissant*** les critères et les procédures de reprogrammation, y compris les modifications unilatérales des droits à capacités par les gestionnaires de l'infrastructure aux fins de la gestion des perturbations du réseau. ***Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.***

Amendement

3. En cas de reprogrammation, les gestionnaires de l'infrastructure ne modifient pas et n'annulent pas unilatéralement les droits à capacités aux fins de la gestion des perturbations. Toutefois, sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, et sur la base des activités du REGI et de l'ENRRB, la Commission ***est habilitée à*** adopter un acte ***délégué conformément à l'article 71 afin de définir*** les critères et les procédures de reprogrammation, y compris les modifications unilatérales des droits à capacités par les gestionnaires de l'infrastructure aux fins de la gestion des perturbations du réseau, ***et de modifier le paragraphe 2 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils sont intégrés dans le cadre européen pour la gestion des capacités.***

Amendement 167

Proposition de règlement Article 42 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure publient les règles et procédures spécifiques visées au paragraphe 2 et y donnent accès gratuitement. Ils les notifient à la

Commission.

Amendement 168

Proposition de règlement Article 43 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. **Les** gestionnaires de l'infrastructure mettent en place des règles et des procédures pour gérer la circulation des trains en cas d'écart par rapport à l'horaire de service. Ces règles et procédures sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE et couvrent la gestion du trafic dans les situations exposées à l'article 42, paragraphe 1, points a), b) et c), du présent règlement.

Amendement

1. ***Au plus tard le ... [18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les*** gestionnaires de l'infrastructure mettent en place des règles et des procédures pour gérer la circulation des trains en cas d'écart par rapport à l'horaire de service. Ces règles et procédures sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE et couvrent la gestion du trafic dans les situations exposées à l'article 42, paragraphe 1, points a), b) et c), du présent règlement.

Amendement 169

Proposition de règlement Article 43 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les règles et procédures mentionnées au paragraphe 1 visent à limiter autant que possible l'incidence globale sur le trafic ferroviaire des écarts par rapport à l'horaire, en tenant compte des besoins de tous les types de transport. **Elles** peuvent comprendre des règles de priorité pour la gestion entre les différents types de transport, ainsi que des procédures, critères et objectifs spécifiques à appliquer dans le cadre d'une approche fondée sur l'optimisation d'une fonction cible, comme la réduction au minimum des minutes de retard ou du temps de retour à l'exploitation normale, plutôt que sur des règles de priorité explicites.

Amendement

2. Les règles et procédures mentionnées au paragraphe 1 visent à limiter autant que possible l'incidence globale sur le trafic ferroviaire des écarts par rapport à l'horaire, en tenant compte des besoins de tous les types de transport. ***Les règles et procédures*** peuvent comprendre des règles de priorité pour la gestion entre les différents types de transport, ainsi que des procédures, critères et objectifs spécifiques à appliquer dans le cadre d'une approche fondée sur l'optimisation d'une fonction cible, comme la réduction au minimum des minutes de retard ou du temps de retour à l'exploitation normale, plutôt que sur des règles de priorité explicites.

Amendement 170

Proposition de règlement Article 43 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. 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 met en œuvre un plan d'urgence conformément à l'article 19. En cas de perturbation susceptible d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent afin de rétablir la situation normale dans le trafic transfrontière conformément au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

Amendement

3. 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, **sans délai**, toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il met en œuvre un plan d'urgence conformément à l'article 19. En cas de perturbation susceptible d'avoir une incidence sur le trafic transfrontière, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent afin de rétablir la situation normale dans le trafic transfrontière conformément au cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

Amendement 171

Proposition de règlement Article 43 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les écarts ne sont autorisés que dans des cas dûment justifiés et sont approuvés par l'organisme de contrôle national.

Amendement 172

Proposition de règlement Article 43 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

En cas de force majeure et de nécessité absolue, motivée par un incident rendant

Amendement

En cas de force majeure et de nécessité absolue, motivée par un incident rendant

l'infrastructure momentanément inutilisable, les droits à capacités attribués peuvent être retirés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

l'infrastructure momentanément inutilisable, les droits à capacités attribués peuvent être retirés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations, ***tout en mettant tout en œuvre pour proposer des solutions de substitution possibles.***

Amendement 173

Proposition de règlement Article 43 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. En cas de retrait de capacités, les gestionnaires de l'infrastructure informent en temps utile les entreprises ferroviaires de leur gestion du temps, de l'état d'avancement des réparations et des solutions de substitution possibles pour les capacités qui leur ont été attribuées.

Amendement 174

Proposition de règlement Article 43 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. Au plus tard le [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes d'exécution afin de définir les règles et les procédures pour la gestion de la circulation des trains en cas d'écart par rapport à l'horaire de service et afin de modifier le paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3.

Amendement 175

Proposition de règlement Article 44 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Le REGI élabore le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, en coopération avec les parties prenantes opérationnelles et les parties intéressées au moyen du processus de consultation visé à l'article 54, et en tenant compte des travaux de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» établie au titre IV du règlement (UE) **2012/2085**.

Amendement 176

**Proposition de règlement
Article 44 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. Le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises fournit des lignes directrices concernant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles.

Amendement 177

**Proposition de règlement
Article 44 – paragraphe 3 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le REGI élabore le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises, en coopération avec les parties prenantes opérationnelles et les parties intéressées au moyen du processus de consultation visé à l'article 54, et en tenant compte des travaux de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» établie au titre IV du règlement (UE) **2021/2085**.

Amendement

2. Le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises fournit des lignes directrices concernant la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et les autres parties prenantes opérationnelles, **dont l'ENRRB**.

Amendement

3 bis. Compte tenu du cadre adopté par le REGI conformément au paragraphe 1, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 71 afin de définir les détails de la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises et de modifier le paragraphe 2 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le ... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent

règlement].

Amendement 178

Proposition de règlement Article 46 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Lorsque l'incident a ou est susceptible d'avoir des effets sur plusieurs réseaux, le gestionnaire de l'infrastructure **au sein de** laquelle s'est produit l'incident déclare une perturbation multiréseau et coordonne les mesures conformément aux articles 44, 45 et 53.

Amendement

2. Lorsque l'incident a ou est susceptible d'avoir des effets sur plusieurs réseaux, le gestionnaire de l'infrastructure **dans** laquelle s'est produit l'incident déclare une perturbation multiréseau et coordonne les mesures conformément aux articles 44, 45 et 53.

Amendement 179

Proposition de règlement Article 46 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le REGI met au point une méthode harmonisée permettant d'estimer la durée et les effets probables des perturbations du réseau et l'intègre dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44.

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 180

Proposition de règlement Article 46 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Dans le cas d'une interruption totale ou partielle des services causée par une perturbation de la circulation des trains due à une défaillance technique, à un incident ou à un accident sur une ligne transfrontière qui dure plus de 15 jours, les gestionnaires de l'infrastructure touchés élaborent un

rapport d'incident dans un délai de 30 jours après la survenue de cet incident. Le rapport d'incident contient à tout le moins:

a) des informations sur toutes les mesures opérationnelles prises pour assurer des itinéraires de substitution;

b) des informations sur toutes les mesures prises pour rétablir des services réguliers sur la ligne interrompue.

Le rapport est mis à la disposition du public et régulièrement actualisé jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'interruption.

L'AFE peut formuler des recommandations de mesures améliorées en vue de remédier à la perturbation et aux restrictions des capacités de circulation causées par l'accident.

Amendement 181

Proposition de règlement

Article 47 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

L'État membre concerné veille à ce que les mesures d'urgence respectent, dans la mesure du possible, les principes de gestion des capacités et du trafic énoncés dans le présent règlement et à ce qu'elles fassent appel aux plans existants élaborés conformément à l'article 19. Il coordonne les mesures d'urgence avec les autres États membres.

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 182

Proposition de règlement

Article 49 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Conformément à l'article 7 septies, point d), de la directive 2012/34/UE, le REGI contrôle et compare les

Amendement

1. *La Commission adopte les objectifs de performance de l'Union pour les domaines de performance énoncés à*

performances des services d'infrastructure ferroviaire en tenant compte des objectifs **généraux énoncés à l'article 2 du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire contrôlent aussi les performances des services de transport ferroviaire.**

l'annexe VII. Les objectifs sont conformes aux objectifs de transfert modal et sont mis à jour régulièrement. Conformément à l'article 7 septies, point d), de la directive 2012/34/UE, le REGI, ***avec le soutien des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire,*** contrôle et compare les performances des services d'infrastructure ferroviaire ***et des services de transport ferroviaire*** en tenant compte des objectifs ***de performance de l'Union et des gestionnaires de l'infrastructure. Le REGI informe périodiquement l'Organe d'évaluation des performances et la Commission.***

Amendement 183

Proposition de règlement Article 49 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure ***définissent*** leurs propres objectifs de performance dans le plan visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, en tenant compte des objectifs fixés dans les accords contractuels visés à l'article 30 de ladite directive. Ils mettent en place et exécutent des procédures pour contrôler les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et en rendre compte, pour déterminer les causes des déficiences en termes de performances avec les parties prenantes opérationnelles, ainsi que pour élaborer et mettre en œuvre des mesures de réparation visant à améliorer les performances. Ces procédures tiennent compte du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50 du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure expliquent dans le document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux procédures communes établies dans le cadre européen pour l'évaluation des performances.

Amendement

2. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure ***établissent*** leurs propres objectifs de performance dans le plan visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, en tenant compte des objectifs fixés dans les accords contractuels visés à l'article 30 de ladite directive. ***Les gestionnaires de l'infrastructure consultent les organismes nationaux et européens compétents afin de s'assurer que ces objectifs sont compatibles avec les objectifs de performance de l'Union.*** Ils mettent en place et exécutent des procédures pour contrôler les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et en rendre compte, pour déterminer les causes des déficiences en termes de performances avec les parties prenantes opérationnelles, ainsi que pour élaborer et mettre en œuvre des mesures de réparation visant à améliorer les performances. Ces procédures tiennent compte du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50 du présent règlement. Les gestionnaires de l'infrastructure expliquent dans le

document de référence du réseau les motifs justifiant tout écart par rapport aux procédures communes établies dans le cadre européen pour l'évaluation des performances. ***Les écarts ne doivent être autorisés que dans des cas dûment justifiés et doivent être approuvés par l'organisme de contrôle.***

Amendement 184

Proposition de règlement Article 50 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. ***Le*** REGI établit et met en œuvre un cadre européen pour l'évaluation des performances au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]. Ce cadre tient compte, en particulier, des principes définis à l'article 2, paragraphe 3, à l'article 8, paragraphe 4, et à l'article 42, paragraphe 3, ainsi que des exigences opérationnelles, des objectifs de performance et des valeurs cibles figurant à ***[l'article 18 du*** nouveau règlement RTE-T].

Amendement

1. ***L'AFE, avec l'appui du*** REGI, établit et met en œuvre un cadre européen pour l'évaluation des performances au plus tard le [12 mois ***à compter de*** l'entrée en vigueur du présent règlement]. Ce cadre tient compte, en particulier, des principes définis à l'article 2, paragraphe 3, à l'article 8, paragraphe 4, et à l'article 42, paragraphe 3, ainsi que des exigences opérationnelles, des objectifs de performance et des valeurs cibles figurant à ***l'article 19 du règlement (UE) 2024/...*** [nouveau règlement RTE-T].

Amendement 185

Proposition de règlement Article 50 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. L'ENRRB adopte une recommandation sur le cadre européen pour l'évaluation des performances au plus tard le [six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement]. Lors de l'établissement et de la mise en œuvre du cadre européen pour l'évaluation des performances, l'AFE tient compte de la recommandation émise par l'ENRRB.

Amendement 186

Proposition de règlement Article 50 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. La Commission **peut adopter** des actes d'exécution établissant des règles détaillées pour les éléments visés au paragraphe 2, points b) à d), conformément à la procédure consultative visée à l'article 72, paragraphe 2. Ce faisant, la Commission **tient compte des travaux menés par le REGI conformément au paragraphe 3 et de toute recommandation de l'organe d'évaluation des performances.**

Amendement

5. La Commission **adopte, au plus tard le [24 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement]**, des actes d'exécution établissant des **conditions uniformes pour l'application des éléments visés au paragraphe 2 du présent article au plus tard le ... [36 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement]**, y compris des règles détaillées pour les éléments visés au paragraphe 2, points b) à d) **et des objectifs de performance. Ces actes d'exécution sont adoptés** conformément à la procédure consultative visée à l'article 72, paragraphe 2. Ce faisant, la Commission **consulte le REGI, la PFE, l'ENRRB, l'organe d'évaluation des performances, l'AFE et l'entreprise commune «Système ferroviaire européen».**

Amendement 187

Proposition de règlement Article 51 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sans préjudice de l'article 15 de la directive 2012/34/UE et de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission²³, le REGI prépare et publie, au plus tard le [24 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], un rapport européen sur l'évaluation des performances, s'appuyant sur le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50 du présent règlement, puis le **publie** chaque année.

Amendement

1. Sans préjudice de l'article 15 de la directive 2012/34/UE et de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission²³, le REGI prépare et publie, au plus tard le [24 mois **à compter de** l'entrée en vigueur du présent règlement], un **projet de** rapport européen sur l'évaluation des performances, s'appuyant sur le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50 du présent règlement, puis le **met à jour** chaque année. **Sur la base de ce rapport, l'AFE aide la Commission à**

assurer le suivi et à rendre compte des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de l'Union en matière ferroviaire, y compris les prévisions de croissance du trafic ferroviaire pour 2030 et 2050. Le projet de rapport européen sur l'évaluation des performances est envoyé à l'organe d'évaluation des performances.

²³ Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire (JO L 181 du 9.7.2015, p. 1).

²³ Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire (JO L 181 du 9.7.2015, p. 1).

Amendement 188

Proposition de règlement Article 51 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. L'organe d'évaluation des performances ***prépare une section autonome intégrée au rapport, contenant*** son évaluation des performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire, des recommandations sur les problèmes de performance ***à traiter en priorité et des recommandations de mesures pour améliorer les performances.***

Amendement

2. L'organe d'évaluation des performances ***élabore et adopte le rapport européen sur l'évaluation des performances, en incluant*** son évaluation des performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire, ***les désaccords soulevés et*** des recommandations sur les problèmes de performance, ***y compris des mesures pour améliorer les performances; le rapport est inclus dans le prochain programme à venir conformément à l'article 55, paragraphe 8.***

Amendement 189

Proposition de règlement Article 51 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le rapport sur l'évaluation des performances couvre au minimum les lignes qui figurent ***parmi les corridors de***

Amendement

3. Le rapport ***européen*** sur l'évaluation des performances couvre au minimum les lignes qui figurent dans

transport européens prévus dans le [nouveau règlement RTE-T] et comprend les informations requises à [l'article 53, paragraphe 3, point g),] dudit règlement. Les informations présentées sont suffisamment détaillées en ce qui concerne la portée géographique et portent sur un laps de temps suffisamment long pour permettre des interprétations valables.

l'espace ferroviaire unique européen et comprend les informations requises à l'article 54, paragraphe 3, point g), du règlement (UE) 2024/... [nouveau règlement RTE-T]. Les informations présentées sont suffisamment détaillées en ce qui concerne la portée géographique et portent sur un laps de temps suffisamment long pour permettre des interprétations valables.

Amendement 190

Proposition de règlement Article 51 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Le rapport sur l'évaluation des performances comprend une section consacrée aux performances de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 53 et au mécanisme de consultation visé à l'article 54 du présent règlement.

Amendement

4. Le rapport **européen** sur l'évaluation des performances comprend une section consacrée aux performances de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 53 et au mécanisme de consultation visé à l'article 54 du présent règlement.

Amendement 191

Proposition de règlement Article 51 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Le rapport européen sur l'évaluation des performances contient une section distincte sur la mise en œuvre des processus introduits par le REGI. Il contient également une analyse des progrès de la mise en œuvre dans divers États membres, y compris des rapports sur les dérogations nationales et des recommandations pour une harmonisation plus poussée.

Amendement 192

Proposition de règlement
Article 52 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. **Conformément à la procédure mentionnée à l'article 73, paragraphe 3, la Commission peut créer ou désigner un organisme impartial et compétent destiné à agir en tant qu'organe d'évaluation des performances.**

Amendement

1. **Au plus tard le ... [six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement], un organe d'évaluation des performances est établi en tant qu'organisme impartial, compétent et autonome. Ses membres sont nommés sur la base de leurs mérites et de manière à garantir un éventail de compétences et d'expériences utiles pour la gestion des capacités ferroviaires.**

Les membres de l'organe d'évaluation des performances sont nommés par la Commission dans le cadre d'une procédure d'appel à experts. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 71 afin d'établir les modalités de l'organisation, de la gouvernance et du financement de l'organe d'évaluation des performances. Cet acte délégué est adopté au plus tard le ... [douze mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement].

Dans l'exécution des tâches qui lui sont confiées par le présent règlement, l'organe d'évaluation des performances est indépendant et ne sollicite ni ne suit d'instructions de la part d'un gouvernement d'un État membre, de la Commission, de l'AFE ou de toute autre entité publique ou privée.

Amendement 193

Proposition de règlement
Article 52 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. L'organe d'évaluation des performances donne des conseils à la Commission et aux coordonnateurs européens, à la demande de **celle-ci** ou **de**

Amendement

2. L'organe d'évaluation des performances donne des conseils à la Commission, **à l'AFE, au REGI** et aux coordonnateurs européens, à la demande de

ceux-ci, sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.

la Commission, de l'AFE ou des coordonnateurs européens, sur les questions liées aux performances des services d'infrastructure ferroviaire et des services de transport ferroviaire.

Amendement 194

Proposition de règlement Article 52 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission

a) fournir des recommandations au REGI concernant l'établissement et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50, y compris au sujet des domaines de performance, des problèmes de performance à traiter dans chacun de ces domaines, de l'harmonisation des méthodes, processus, critères et définitions pour la collecte et l'analyse des données relatives aux performances et aux indicateurs de performance;

Amendement

a) fournir des recommandations **à la Commission et** au REGI concernant l'établissement et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50, y compris au sujet des domaines de performance, des problèmes de performance à traiter dans chacun de ces domaines, de l'harmonisation des méthodes, processus, critères et définitions pour la collecte et l'analyse des données relatives aux performances et aux indicateurs de performance;

Amendement 195

Proposition de règlement Article 52 – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

b) fournir des recommandations au REGI, à l'ENRRB, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux candidats, aux organismes de contrôle, aux autorités des États membres et, le cas échéant, à d'autres parties prenantes, concernant des mesures correctives en matière de gestion des capacités, du trafic, des perturbations et des crises;

Amendement

b) fournir des recommandations au REGI, à **l'AFE et** à l'ENRRB, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux candidats, aux organismes de contrôle, aux autorités des États membres et, le cas échéant, à d'autres parties prenantes, concernant des mesures correctives en matière de gestion des capacités, du trafic, des perturbations et des crises;

Amendement 196

Proposition de règlement
Article 52 – paragraphe 3 – point c

Texte proposé par la Commission

c) évaluer les résultats du projet de rapport européen sur l'évaluation des performances et préparer **la section autonome mentionnée** à l'article 51, paragraphe 2;

Amendement

c) évaluer les résultats du projet de rapport européen sur l'évaluation des performances et préparer **le rapport mentionné** à l'article 51, paragraphe 2;

Amendement 197

Proposition de règlement
Article 52 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le REGI, le coordonnateur du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de contrôle, l'ENRRB et, le cas échéant, les autres parties prenantes coopèrent avec l'organe d'évaluation des performances, notamment en lui fournissant des informations sur les performances, **de leur propre initiative ou à la demande de celui-ci**, et mettent tout en œuvre pour tenir compte des recommandations de l'organe dans leurs travaux sur la gestion des performances ferroviaires.

Amendement

5. Le REGI, le coordonnateur du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de contrôle, l'ENRRB, **l'AFE** et, le cas échéant, les autres parties prenantes coopèrent avec l'organe d'évaluation des performances, notamment en lui fournissant des informations sur les performances, et mettent tout en œuvre pour tenir compte des recommandations de l'organe dans leurs travaux sur la gestion des performances ferroviaires.

Amendement 198

Proposition de règlement
Article 53 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La coordination **couvre toutes** les lignes et **tous** les nœuds qui font partie des corridors de transport européens figurant à l'article 7 et à l'annexe III du [nouveau règlement RTE-T].

Amendement

La coordination **est renforcée en particulier pour** les lignes et les nœuds **RTE-T** qui font partie des corridors de transport européens figurant à l'article 7 et à l'annexe III du [nouveau règlement RTE-T].

Amendement 199

Proposition de règlement

Article 53 – paragraphe 3 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres et les autorités de service public peuvent étendre la couverture à d'autres lignes.

Amendement 200

Proposition de règlement

Article 54 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le REGI élabore, adopte et met en œuvre des lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées. Il les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44 et dans le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50. Le ***processus*** est élaboré et mis en œuvre avec le soutien du coordonnateur du réseau et avec la participation des points de contact désignés par les gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 60.

1. Le REGI élabore, adopte et met en œuvre, ***au plus tard le ... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement]***, des lignes directrices visant à garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées, ***y compris de représentants de l'AFE et des États membres, ainsi que des organismes représentatifs visés à l'article 38, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/796.*** Il les intègre dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6, dans le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises visé à l'article 44 et dans le cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50. Le ***mécanisme*** est élaboré et mis en œuvre avec le soutien du coordonnateur du réseau et avec la participation des points de contact désignés par les gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 60.

Amendement 201

Proposition de règlement

Article 54 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Lorsque le REGI adopte un avis ou une recommandation susceptible d'avoir une incidence sur les entreprises ferroviaires, les autres candidats, ainsi que les autres parties prenantes opérationnelles et parties intéressées, il publie un projet pour consultation des parties concernées. Les parties concernées se voient accorder un délai suffisant pour formuler des observations sur le projet de décision. Les autorités des États membres sont associées s'il y a lieu.

Amendement

2. Lorsque le REGI adopte un avis ou une recommandation susceptible d'avoir une incidence sur les entreprises ferroviaires, les autres candidats, ainsi que les autres parties prenantes opérationnelles et parties intéressées, **y compris les représentants de l'AFE et des États membres, de même que des organismes représentatifs visés à l'article 38, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/796**, il publie un projet pour consultation des parties concernées. Les parties concernées se voient accorder un délai suffisant pour formuler des observations sur le projet de décision. Les autorités des États membres sont associées s'il y a lieu. **Lorsque le REGI prend une décision susceptible d'avoir une incidence sur la PFE, il consulte les groupes consultatifs respectifs.**

Amendement 202

**Proposition de règlement
Article 54 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

3. Le REGI tient compte des observations formulées par les parties concernées conformément au paragraphe 2 lorsqu'il adopte l'avis final ou la recommandation finale. Lorsque le REGI décide de ne pas prendre en compte des éléments significatifs figurant dans les observations formulées, il indique les motifs de sa décision.

Amendement

3. Le REGI tient compte des observations formulées par les parties concernées conformément au paragraphe 2 lorsqu'il adopte l'avis final ou la recommandation finale. Lorsque le REGI décide de ne pas prendre en compte des éléments significatifs figurant dans les observations formulées, il indique les motifs **justifiés** de sa décision.

Amendement 203

**Proposition de règlement
Article 54 – paragraphe 3 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *En cas de divergences d'opinions entre le REGI et les organes consultatifs, les organes consultatifs en informent l'ENRRB. L'ENRRB tient compte de ces divergences d'opinions dans son rapport européen sur l'évaluation des performances visé à l'article 51.*

Amendement 204

Proposition de règlement Article 54 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. *La Commission adopte, au plus tard le ... [24 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement], des actes d'exécution établissant des conditions uniformes pour garantir une consultation appropriée et régulière des parties intéressées et modifier le paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 72, paragraphe 3. Ils sont inclus dans le cadre européen pour la gestion des capacités.*

Amendement 205

Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Tous les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ***qui sont responsables des lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu RTE-T visés à [l'article 6 et à l'annexe I du nouveau règlement RTE-T]*** sont membres du REGI. Ils désignent un représentant et un suppléant.

2. Tous les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ***de l'espace ferroviaire unique européen*** sont membres du REGI. Ils désignent un représentant et un suppléant.

Amendement 206

Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. La Commission **est membre** du REGI sans droit de vote. **Elle appuie** les travaux du REGI et en **facilite** la coordination.

Amendement

7. La Commission **et l'AFE sont membres** du REGI sans droit de vote. **Elles appuient** les travaux du REGI et en **facilitent** la coordination.

Amendement 207

Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. Le REGI définit son programme de travail, qui couvre au minimum une période de deux ans. Le REGI consulte les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles à propos du projet de programme de travail au moyen du mécanisme de consultation visé à l'article 54. En outre, il consulte la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» et, le cas échéant, d'autres parties prenantes.

Amendement

8. Le REGI définit son programme de travail, qui couvre au minimum une période de deux ans. Le REGI consulte **la PFE, les groupes consultatifs établis à l'article 55 bis ainsi que** les candidats et les autres parties prenantes opérationnelles à propos du projet de programme de travail au moyen du mécanisme de consultation visé à l'article 54. En outre, il consulte la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» et, le cas échéant, d'autres parties prenantes.

Amendement 208

Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. Lors de l'élaboration des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la gestion du trafic et pour la gestion des performances, le REGI consulte la PFE.

Amendement 209

Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 ter. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les organismes de répartition de pays tiers qui sont responsables de lignes du réseau transeuropéen de transport sont autorisés à se joindre au REGI en tant qu'observateurs.

Amendement 210

Proposition de règlement Article 55 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 55 bis

Plateforme ferroviaire européenne

- 1. La plateforme ferroviaire européenne (ci-après, «la PFE») est instituée en tant qu'organe consultatif du REGI.***
- 2. La PFE se compose de représentants des entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure ferroviaire européenne. Elle peut également comprendre, comme membres, tout candidat utilisant l'infrastructure ferroviaire européenne individuellement ou par l'intermédiaire d'associations, des exploitants d'installations de service et de terminaux, des parties prenantes des capacités multimodales telles que les ports maritimes et fluviaux et les propriétaires d'autres installations de service liées au rail. Chaque membre nomme un représentant et un suppléant. La Commission et l'AFE sont également désignées en tant qu'observateurs au sein de la PFE. L'industrie ferroviaire peut être invitée à participer à des groupes consultatifs et à des discussions afin d'améliorer l'information et la***

préparation.

3. La Commission assiste la PFE en établissant les modalités de fonctionnement de celle-ci, y compris les conditions d'admission à la plateforme des représentants des catégories visées au paragraphe 2.

4. Après avoir consulté la Commission et obtenu son approbation, la PFE adopte et publie son règlement intérieur. Elle organise ses activités conformément à celui-ci. Le règlement intérieur de la PFE fixe, entre autres, la fréquence des réunions et l'organisation de ses activités. La PFE peut organiser ses activités en sous-groupes réunissant des types de parties prenantes et des groupements régionaux.

5. Le REGI consulte la PFE avant de préparer et d'adopter des cadres européens pour la gestion des capacités, pour la gestion du trafic et pour la gestion des performances. La PFE peut émettre ses propres avis, qui sont pris en considération par le REGI. Elle peut également émettre de sa propre initiative des avis adressés à l'AFE et/ou à la Commission.

6. Les consultations au titre du présent article sont sans préjudice du droit des candidats de faire appel des décisions du REGI.

7. La PFE adresse à l'AFE et à la Commission un rapport annuel sur ses activités. Ce rapport est publié.

Amendement 211

Proposition de règlement Article 57 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le REGI invite à ses réunions la Commission, y compris les coordonnateurs européens et, le cas échéant, les représentants des États membres, en vue

Amendement

2. Le REGI invite à ses réunions la Commission, y compris les coordonnateurs européens, *la PFE* et, le cas échéant, les représentants *de l'AFE et* des États

d'étudier les questions liées au développement de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coopération avec les coordonnateurs européens, comme indiqué dans le [nouveau règlement RTE-T]. Le REGI fournit les informations requises en vertu de [l'article 53, troisième alinéa, du nouveau règlement RTE-T].

membres, *ainsi que des organismes représentatifs visés à l'article 38, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/796*, en vue d'étudier les questions liées au développement de l'infrastructure ferroviaire et d'assurer la coopération avec les coordonnateurs européens, comme indiqué dans le [nouveau règlement RTE-T]. Le REGI fournit les informations requises en vertu de [l'article 53, troisième alinéa, du nouveau règlement RTE-T].

Amendement 212

Proposition de règlement Article 57 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 57 bis

Responsabilités de l'AFE

1. Outre les tâches définies dans le règlement (UE) 2016/796, l'AFE est responsable de toutes les tâches qui lui sont assignées par le présent règlement. En particulier, elle:

a) apporte un soutien, à la demande de la Commission, pour l'élaboration des actes d'exécution et des actes délégués spécifiques prévus par le présent règlement;

b) coordonne, en tant qu'autorité du système, conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2016/796, les tâches énoncées à l'article 62 du présent règlement;

c) s'acquitte des tâches énoncées à l'article 50 du présent règlement;

d) fournit, sur demande, un soutien aux organismes de contrôle pour l'identification des règles, procédures et outils relevant du champ d'application du présent règlement;

e) identifie les obstacles pour les services ferroviaires multiréseaux.

2. Dans le cadre de ses travaux, l'Agence:

a) élabore ses recommandations sur la base des travaux du REGI et du coordonnateur du réseau;

b) le cas échéant, tient compte des progrès techniques et des travaux de recherche reconnus;

c) tient compte des coûts et avantages estimés de ses recommandations et souligne les solutions les plus viables;

d) satisfait aux critères d'ouverture, de consensus et de transparence définis à l'annexe II du règlement (UE) n° 1025/2012.

3. Le montant des ressources financières consacrées à l'exécution des tâches de l'AFE au titre du présent règlement provient des marges non allouées sous les plafonds du CFP ou est mobilisé par les instruments spéciaux non thématiques du CFP.

Amendement 213

Proposition de règlement Article 58 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent au REGI les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches. À cette fin, *ils désignent*, au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], une entité impartiale et compétente pour exercer les fonctions visées à l'article 59. Cette entité est nommée en tant que coordonnateur du réseau.

Amendement

Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent au REGI les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches. À cette fin, *la Commission, après consultation des États membres et du REGI, désigne*, au plus tard le [six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement], une entité impartiale et compétente pour exercer les fonctions visées à l'article 59. Cette entité est nommée en tant que coordonnateur du réseau. *Le REGI peut décider de changer l'entité désignée comme coordonnateur du réseau avec l'accord de la Commission.*

Amendement 214

Proposition de règlement
Article 58 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le coordonnateur du réseau exécute ses tâches de façon impartiale et économiquement efficiente et agit au nom du REGI. À cette fin, il présente au REGI son programme de travail annuel relatif aux tâches définies dans le présent règlement, ainsi qu'un rapport annuel sur la mise en œuvre du programme de travail.

Amendement

2. Le coordonnateur du réseau exécute ses tâches de façon impartiale et économiquement efficiente et agit au nom du REGI ***et de la Commission***. À cette fin, il présente au REGI ***et à la Commission*** son programme de travail annuel relatif aux tâches définies dans le présent règlement, ainsi qu'un rapport annuel sur la mise en œuvre du programme de travail.

Amendement 215

Proposition de règlement
Article 59 – alinéa 1 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

g bis) fournit des services interentreprises partagés, existants et nouveaux, aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires afin d'améliorer les services ferroviaires et de stimuler le trafic ferroviaire transeuropéen.

Amendement 216

Proposition de règlement
Article 61 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le REGI élabore et adopte une structure commune pour le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, prenant en compte les informations énumérées à l'annexe IV de ladite directive et à l'annexe IV du présent règlement, ainsi qu'un calendrier commun pour la consultation des parties intéressées à propos du projet de document de référence du réseau. Les gestionnaires

Amendement

1. Le REGI élabore et adopte, ***au plus tard le [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement]***, une structure commune pour le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, prenant en compte les informations énumérées à l'annexe IV de ladite directive et à l'annexe IV du présent règlement, ainsi qu'un calendrier commun pour la consultation des parties

de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de cette structure et de ce calendrier lors de l'élaboration du document de référence du réseau.

intéressées à propos du projet de document de référence du réseau. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent le plus grand compte de cette structure et de ce calendrier lors de l'élaboration du document de référence du réseau.

Amendement 217

Proposition de règlement

Article 62 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) améliorent la transparence de la gestion des capacités ferroviaires et de la gestion du trafic dans toutes leurs phases;

Amendement

b) améliorent la transparence de la gestion des capacités ferroviaires et de la gestion du trafic dans toutes leurs phases, ***notamment au moyen de solutions numériques et en temps réel qui seront progressivement élaborées avec les parties prenantes concernées;***

Amendement 218

Proposition de règlement

Article 62 – paragraphe 2 – alinéa 1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le cas échéant, les outils numériques et les services numériques sont conformes aux STI ATF/ATV et au RINF, visés à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797, afin de garantir l'interopérabilité des systèmes pertinents.

Amendement 219

Proposition de règlement

Article 62 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les outils numériques et les services numériques respectent les exigences du processus de

programmation et de répartition des capacités énoncées à la section 3 du présent règlement. Afin de réaliser les améliorations indiquées au paragraphe 2, point a), du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure utilisent également un outil de numérisation des restrictions temporaires de capacités et une illustration numérique des trains circulant sur le réseau ferroviaire européen.

Amendement 220

Proposition de règlement Article 62 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Lorsque les outils numériques ou les services numériques nécessaires pour soutenir les processus de gestion des capacités ou de gestion du trafic doivent faire l'objet de spécifications techniques d'interopérabilité, ou lorsque doivent être modifiées des spécifications existantes s'appliquant totalement ou partiellement à ces outils, comme le prévoient la directive (UE) 2016/797 et les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure contribuent à l'élaboration et à la maintenance de ces spécifications en coopération avec l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» et selon le processus décrit à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797.

Amendement 221

Proposition de règlement Article 62 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Lorsque les outils numériques ou les services numériques nécessaires pour soutenir les processus de gestion des capacités ou de gestion du trafic doivent faire l'objet de spécifications techniques d'interopérabilité, ou lorsque doivent être modifiées des spécifications existantes s'appliquant totalement ou partiellement à ces outils, comme le prévoient la directive (UE) 2016/797 et les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive, le REGI et les gestionnaires de l'infrastructure contribuent à l'élaboration et à la maintenance de ces spécifications en coopération avec *l'AFE* et l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», et selon le processus décrit à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797.

5 bis. Les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les outils numériques et les services numériques

visés au paragraphe 1 soient pleinement opérationnels conformément aux délais fixés dans le présent règlement. Les systèmes numériques européens de gestion des capacités et du trafic ferroviaires qui suivent sont mis en œuvre:

a) un système numérique européen pour les processus de gestion des capacités énoncés au chapitre II du présent règlement, comprenant :

i) un affichage numérique des modèles de capacité visés à l'article 17 au plus tard le 1^{er} juillet 2025 (ci-après, l'«outil européen de gestion des capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2027;

ii) un outil permettant de soumettre des demandes de capacités annuelles multiréseaux et de recevoir des réponses en un seul endroit et en une seule opération au plus tard le 1^{er} janvier 2026 (ci-après, le «système de coordination des sillons»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2027;

iii) un affichage numérique du plan des offres de capacités en temps réel visé aux articles 9 et 18 au plus tard le 1^{er} décembre 2028 (ci-après, l'«outil européen de gestion des capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2030;

iv) un affichage et un outil numériques pour la coordination des restrictions temporaires de capacités visées à l'article 10 au plus tard le 1^{er} décembre 2027 (ci-après, l'«outil de restriction temporaire des capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2029;

v) un courtier en capacités pour demander des capacités multiréseaux conformément aux processus décrits aux articles 32 à 34 au plus tard le 1^{er} janvier 2029 (ci-après, le «courtier en capacités»), à utiliser à partir de la période de validité de l'horaire 2030;

b) un système numérique européen à

l'appui du concept de réseau européen de gestion du trafic, pour les processus de gestion du trafic énoncés au chapitre III du présent règlement (ci-après, le «système d'information sur les trains»), prévoyant:

i) une vue d'ensemble à l'échelle européenne des mouvements de trains multiréseaux depuis l'origine jusqu'à la destination, à la date d'application du règlement;

ii) un échange régulier d'informations sur l'heure d'arrivée estimée, au plus tard en décembre 2027;

iii) un signalement des incidents à ce système commun, ou par son intermédiaire, au plus tard en décembre 2030;

iv) une plateforme commune pour la communication et la coopération des centres nationaux de contrôle du trafic, au plus tard en décembre 2030.

L'AFE, en coopération avec le REGI et le coordonnateur du réseau, et conformément à l'article 19 du règlement (UE) 2016/796, fournit au plus tard le... [12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] une recommandation à la Commission, définissant des outils pour la mise en œuvre et la gouvernance du système numérique européen de gestion des capacités et du trafic ferroviaires. La recommandation tient compte des outils déjà opérationnels ou en cours de développement, ainsi que des investissements engagés et des outils et calendriers prévus au présent paragraphe. Sur la base de cette recommandation, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 71 afin de définir ces outils de mise en œuvre et de gouvernance du système numérique européen de gestion des capacités et du trafic ferroviaires et de définir les tâches de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», de l'AFE, des gestionnaires de l'infrastructure, du

REGI, de l'ENRRB et du coordonnateur du réseau dans ce processus.

Amendement 222

Proposition de règlement Article 62 – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter. L'AFE coordonne ces tâches.

Les outils centraux des systèmes numériques européens de gestion des capacités et du trafic sont gérés par le coordonnateur du réseau.

L'AFE veille à la conformité des systèmes numériques développés par le secteur avec les normes techniques d'interopérabilité.

Amendement 223

Proposition de règlement Article 62 – paragraphe 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 quater. La Commission et les États membres soutiennent le financement des activités énoncées dans le présent article, y compris à partir du MIE, afin de garantir une mise en œuvre transfrontière rapide, harmonisée et interopérable des outils et services numériques.

Amendement 224

Proposition de règlement Article 63 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les fonctions et les pouvoirs prévus à l'article 56 de la directive 2012/34/UE s'exercent également eu égard aux aspects couverts par le présent règlement. En particulier, l'organisme de contrôle assure

1. Les fonctions et les pouvoirs prévus à l'article 56 de la directive 2012/34/UE s'exercent également eu égard aux aspects couverts par le présent règlement. En particulier, l'organisme de contrôle assure

le suivi des activités des gestionnaires de l'infrastructure telles qu'exposées aux chapitres II à V et vérifie le respect du présent règlement de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats.

le suivi des activités des gestionnaires de l'infrastructure **et du coordonnateur du réseau européen** telles qu'exposées aux chapitres II à V **du présent règlement** et vérifie le respect du présent règlement de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats.

Amendement 225

Proposition de règlement Article 63 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. L'organisme de contrôle participe à la planification stratégique des capacités prévue à la section II du présent règlement et la supervise. Il évalue également la proportionnalité, la non-discrimination et la transparence. L'organisme de contrôle peut émettre des avis et les partager avec les gestionnaires de l'infrastructure, le REGI et la PFE. Les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte des propositions des organismes de contrôle lors de l'élaboration de la planification stratégique des capacités.

Amendement 226

Proposition de règlement Article 63 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Une entreprise ferroviaire, un candidat, un candidat potentiel, ou une autorité nationale, régionale ou locale responsable du transport a le droit de saisir l'organisme de contrôle conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE dès lors qu'il ou elle estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice de la part du gestionnaire de l'infrastructure lorsque celui-ci exerce les activités

2. Une entreprise ferroviaire, un **autre** candidat, un candidat potentiel, ou une autorité nationale, régionale ou locale responsable du transport a le droit de saisir l'organisme de contrôle conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE dès lors qu'il ou elle estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice de la part du gestionnaire de l'infrastructure lorsque celui-ci exerce les activités

exposées aux chapitres II, III, IV et V du présent règlement (*gestion de l'infrastructure; gestion du trafic et des crises; évaluation et gestion des performances; réseau européen de coordination*).

exposées aux chapitres II, III, IV et V du présent règlement.

Amendement 227

Proposition de règlement Article 64 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Afin de s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu du présent règlement, les organismes de contrôle coopèrent dans le cadre de l'ENRRB, visé à l'article 57, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, notamment au moyen de consultations et d'enquêtes conjointes, en adoptant des avis ou des recommandations ou par d'autres activités pertinentes. Les organismes de contrôle fournissent toutes les informations requises à l'ENRRB.

Amendement

Afin de s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu du présent règlement, les organismes de contrôle coopèrent dans le cadre de l'ENRRB, visé à l'article 57, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, notamment au moyen de consultations et d'enquêtes conjointes, en adoptant des avis ou des recommandations ou par d'autres activités pertinentes. Les organismes de contrôle fournissent toutes les informations requises à l'ENRRB ***et tiennent compte des avis et recommandations adoptés par l'ENRRB.***

Amendement 228

Proposition de règlement Article 64 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Lorsqu'un organisme de contrôle adopte une décision qui diverge de tout avis ou toute recommandation pertinents de l'ENRRB ou lorsqu'il refuse d'adopter une décision, il fournit à l'ENRRB une explication présentant les divergences et les raisons pour lesquelles il a choisi de ne pas suivre les avis ou recommandations de l'ENRRB.

Amendement

5. Lorsqu'un organisme de contrôle adopte une décision qui diverge de tout avis ou toute recommandation pertinents de l'ENRRB ou lorsqu'il refuse d'adopter une décision, il fournit à l'ENRRB une explication présentant les divergences et les raisons pour lesquelles il a choisi de ne pas suivre les avis ou recommandations de l'ENRRB ***et inclut l'explication concernée dans sa décision.***

Amendement 229

Proposition de règlement
Article 64 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. *L'ENRRB veille à ce que sa structure, ses modes de fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux, y compris les avis et recommandations, soient mis à la disposition du public sur son site web. Il inclut les coordonnées des groupes de travail.*

Amendement 230

Proposition de règlement
Article 65 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. *L'ENRRB évalue, avant leur adoption, les cadres européens pour la gestion des capacités, la gestion du trafic et l'évaluation des performances ainsi que la structure commune pour le document de référence du réseau et il émet un avis et le partage avec les organismes de contrôle nationaux qui peuvent prendre des mesures conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE. L'ENRRB peut évaluer toutes les décisions du REGI et émettre des avis et les partager avec le REGI, les organismes de contrôle, la PFE et les gestionnaires de l'infrastructure.*

Amendement 231

Proposition de règlement
Article 65 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. *Sur la base des demandes des candidats, des gestionnaires de l'infrastructure et des autres parties intéressées, l'ENRRB émet des avis ou des*

3. *supprimé*

recommandations à propos des décisions adoptées ou en attente d'adoption sur les plaintes introduites auprès des organismes de contrôle ferroviaire.

Amendement 232

**Proposition de règlement
Article 65 – paragraphe 5 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. L'ENRRB fournit des recommandations au REGI concernant l'établissement et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances visé à l'article 50, y compris au sujet des domaines de performance, des problèmes de performance à traiter dans chacun de ces domaines, de l'harmonisation des méthodes, processus, critères et définitions pour la collecte et l'analyse des données relatives aux performances et aux indicateurs de performance;

Amendement 233

**Proposition de règlement
Article 65 – paragraphe 6 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. L'ENRRB évalue les cadres européens pour la gestion des capacités, la gestion du trafic et l'évaluation des performances ainsi que la structure commune pour le document de référence du réseau et émet un avis. Les organismes de contrôle accordent la plus grande importance à l'avis de l'ENRRB lors de la vérification des documents de référence du réseau.

Amendement 234

Proposition de règlement
Article 66 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

L'ENRRB veille à ce que ses modes de fonctionnement et toutes les informations pertinentes relatives à ses travaux soient mis à la disposition du public sur un site web commun. Il inclut les coordonnées nécessaires à l'introduction de plaintes, les coordonnées des groupes de travail spécifiques et des informations sur les procédures.

Amendement 235

Proposition de règlement
Article 66 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

L'ENRRB publie ses avis et recommandations sur un site web spécifique.

Amendement 236

Proposition de règlement
Article 67 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le conseil des organismes de contrôle se compose d'un membre votant par État membre disposant d'un réseau ferroviaire en service, ainsi que d'un membre désigné par la Commission.

1. Le conseil des organismes de contrôle se compose d'un membre votant par État membre disposant d'un réseau ferroviaire en service, ainsi que d'un membre désigné par la Commission.
L'AFE est un observateur sans droit de vote.

Amendement 237

Proposition de règlement
Article 68 – paragraphe 2 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) adopte des avis et des recommandations sur les décisions prises par le REGI en collaboration avec le coordonnateur du réseau à l'intérieur du champ d'application du présent règlement;

Amendement 238

Proposition de règlement

Article 68 – paragraphe 2 – point a ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a ter) adopte, à la suite de plaintes émanant d'entreprises ferroviaires, d'exploitants d'installations de service et d'autres parties intéressées, des recommandations et des avis de l'ENRRB concernant les consultations visées à l'article 55 bis, ainsi que les décisions prises par le REGI en collaboration avec le coordonnateur du réseau.

Amendement 239

Proposition de règlement

Article 68 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) rédige et adopte une recommandation au REGI concernant la mise en place et le réexamen du cadre européen pour l'évaluation des performances.

Amendement 240

Proposition de règlement

Article 69 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. *Le conseil se réunit à intervalles réguliers. Il élit un président parmi ses membres à la majorité des deux tiers de ses membres, pour un mandat d'un an.*

Amendement 241

Proposition de règlement Article 69 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission **préside les** réunions du conseil. Elle n'a pas de droit de vote.

Amendement

2. La Commission **assiste aux** réunions du conseil, **apporte son soutien et facilite la coordination lors de ces réunions**. Elle n'a pas de droit de vote.

Amendement 242

Proposition de règlement Article 70 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les groupes de travail sont ouverts aux experts des organismes de contrôle ferroviaire, **à la Commission, aux parties prenantes opérationnelles** et, le cas échéant, **à d'autres organismes publics ou privés**.

Amendement

3. Les groupes de travail sont ouverts, **sur invitation**, aux experts des organismes de contrôle ferroviaire, **de la Commission, de l'AFE** et, le cas échéant, **de parties prenantes opérationnelles et** d'autres organismes publics ou privés.

Amendement 243

Proposition de règlement Article 70 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le conseil ou les présidents des groupes de travail peuvent inviter, à titre individuel, des experts dont les compétences dans le domaine concerné sont reconnues à participer aux réunions des groupes de travail, si nécessaire au cas

Amendement

5. Le conseil ou les présidents des groupes de travail peuvent inviter **des experts des organismes de contrôle ferroviaire, de la Commission, de l'AFE, de parties prenantes opérationnelles et, le cas échéant, d'autres organismes publics**

par cas.

ou privés, ainsi que, à titre individuel, des experts dont les compétences dans le domaine concerné sont reconnues à participer aux réunions des groupes de travail, si nécessaire au cas par cas.

Amendement 244

Proposition de règlement Article 71 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, **paragraphe 2**, à l'article 21, paragraphe 9, à l'article 38, paragraphe 3, à l'article 39, **paragraphe 9**, à l'article 46, paragraphe 6, à l'article 48, paragraphe 3, **et à l'article 53, paragraphe 5**, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [1^{er} janvier 2026]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation, trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'**article 6, paragraphe 4 bis, à l'article 8, paragraphe 7**, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, **paragraphe 2 et 4 bis, à l'article 12, paragraphe 9 bis, à l'article 18, paragraphe 10 bis, à l'article 19, paragraphe 5, à l'article 20, paragraphe 4 bis**, à l'article 21, paragraphe 9, à l'article 38, paragraphe 3, à l'article **39, paragraphes 8 bis et 9, à l'article 40, paragraphe 7, à l'article 41, paragraphe 3, à l'article 44, paragraphe 3 bis**, à l'article 46, paragraphe 6, à l'article 48, paragraphe 3, **à l'article 52, paragraphe 1, à l'article 53, paragraphe 5 et à l'article 62, paragraphe 5 bis**, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [1^{er} janvier 2026]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation, trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

Amendement 245

Proposition de règlement Article 74 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) les points 20), 22), 23), 27) et 28) sont supprimés;

Amendement

c) **à l'article 3**, les points 20), 22), 23), 27) et 28) sont supprimés;

Amendement 246

Proposition de règlement Article 74 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 74 bis

Modifications du règlement (UE) 2016/796

1. Le règlement (UE) 2016/796 est modifié comme suit:

a) à l'article 19, paragraphe 1, le point suivant est ajouté:

m) émet des recommandations à l'intention de la Commission, sur demande, en ce qui concerne la rédaction et la mise à jour d'actes d'exécution et délégués prévus par le règlement du Parlement européen et du Conseil (UE) .../... [Règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010].

Amendement 247

Proposition de règlement Article 74 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 74 ter

Modifications de la directive (UE) 2016/797

1. La directive (UE) 2016/797 est modifiée comme suit:

a) à l'annexe II, point 2, le point suivant est ajouté:

2.9 Utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire: les structures, organismes et procédures visés dans le règlement (UE).../... du Parlement européen et du Conseil [le présent règlement]

Amendement 248

Proposition de règlement Article 75 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les accords-cadres conclus conformément à l'article 42 de la directive 2012/34/UE continuent à s'appliquer jusqu'à leur date d'expiration.

Amendement

1. Les accords-cadres conclus conformément à l'article 42 de la directive 2012/34/UE **avant le 1^{er} janvier 2026** continuent à s'appliquer jusqu'à leur date d'expiration.

Amendement 249

Proposition de règlement Article 77 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) les articles 1, 2 et 3, le chapitre II, à l'exception de l'article 9, paragraphes 1 et 2, et **de l'article 27, paragraphe 4**, ainsi que le chapitre III, à l'exception de l'article 48, **du présent règlement** ne s'appliquent qu'aux activités et aux tâches effectuées en lien avec les horaires de service entrant en vigueur après le **/8 décembre 2029/**;

Amendement

a) les articles 1, 2 et 3, le chapitre II, à l'exception de l'article 9, paragraphes 1 et 2, et **des articles 26, 27, 28, 31, 39 et 50**, ainsi que le chapitre III, à l'exception de l'article 48, ne s'appliquent qu'aux activités et aux tâches effectuées en lien avec les horaires de service entrant en vigueur après le 8 décembre **2027**;

Amendement 250

Proposition de règlement Article 77 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) l'article 9, paragraphes 1 et 2, est

Amendement

b) l'article 9, paragraphes 1 et 2, est

applicable à partir du [1^{er} janvier 2028];

applicable à partir du [1^{er} janvier 2027];

Amendement 251

Proposition de règlement

Article 77 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) l'article 35 s'applique à partir du 1^{er} décembre 2028;

Amendement 252

Proposition de règlement

Article 77 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point c ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c ter) l'article 40 s'applique à partir du 1^{er} décembre 2027;

Amendement 253

Proposition de règlement

Article 77 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) l'article 74 est applicable à partir du [9 décembre 2029].

e) l'article 74 est applicable à partir du 9 décembre 2027.

Amendement 254

Proposition de règlement

Annexe I – point 1 – tableau

Texte proposé par la Commission

Élément à fournir	Contenu
Stratégie en matière de capacités (article 16)	– Développement prévu d'infrastructures physiques, y compris les constructions nouvelles, modernisations, renouvellements et fermetures/déclassement
	– Évolution prévue de la demande de services de transport

	<p>ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> – Orientations stratégiques concernant l'utilisation des capacités par les États membres, y compris un aperçu de l'évolution des obligations de service public – Capacités attribuées par la voie d'accords-cadres et capacités requises pour fournir des services de transport dans le cadre de contrats de service public – Infrastructures déclarées fortement utilisées ou saturées – Restrictions de capacités importantes résultant de travaux d'infrastructure
Modèle de capacité (article 17)	<ul style="list-style-type: none"> – Toutes les informations figurant dans la stratégie en matière de capacités, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage – Volume des capacités disponibles pour les candidats par segment du marché du transport ferroviaire et/ou par processus de répartition – Volume des capacités requises pour les travaux d'infrastructure par incidence sur le trafic (catégories) – Couverture géographique: au moins les lignes faisant partie du réseau central et du réseau central étendu du réseau transeuropéen de transport – Détail géographique: ventilation en sections de planification appropriées reflétant les caractéristiques de l'infrastructure et de la demande – Couverture temporelle: une période de validité de l'horaire de service – Détail temporel: au moins une vue d'ensemble annuelle (restrictions de capacités) et un ou plusieurs jours représentatifs (capacités disponibles pour les demandes)
Plan des offres de capacités (article 18)	<ul style="list-style-type: none"> – Toutes les informations figurant dans le modèle de capacité, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage – Capacités préalablement planifiées disponibles pour les demandes, définies sous la forme d'objets de planification de capacités – Restrictions de capacités, définies sous la forme d'objets de planification de capacités – Capacités de remplacement disponibles pendant les restrictions de capacités – Capacités de remplacement disponibles en cas de perturbations du réseau

Amendement

Élément à fournir	Contenu
Stratégie en matière de capacités (article 16)	<ul style="list-style-type: none"> – Développement prévu d’infrastructures physiques, y compris les constructions nouvelles, modernisations, renouvellements et fermetures/déclassement – Évolution prévue de la demande de services de transport ferroviaire – Orientations stratégiques concernant l’utilisation des capacités par les États membres, y compris un aperçu de l’évolution des obligations de service public – Capacités attribuées par la voie d’accords-cadres et capacités requises pour fournir des services de transport dans le cadre de contrats de service public – Infrastructures déclarées fortement utilisées ou saturées – Restrictions de capacités importantes résultant de travaux d’infrastructure
Modèle de capacité (article 17)	<ul style="list-style-type: none"> – Toutes les informations figurant dans la stratégie en matière de capacités, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage – Volume des capacités disponibles pour les candidats par segment du marché du transport ferroviaire et/ou par processus de répartition, y compris les capacités réservées pour des demandes ultérieures et les capacités allouées par la voie d’accords-cadres – Volume des capacités requises pour les travaux d’infrastructure par incidence sur le trafic (catégories) – Couverture géographique: au moins les lignes faisant partie du réseau central RTE-T et du réseau central étendu – Détail géographique: ventilation en sections de planification appropriées reflétant les caractéristiques de l’infrastructure et de la demande – Couverture temporelle: une période de validité de l’horaire de service – Détail temporel: au moins une vue d’ensemble annuelle (restrictions de capacités) et un ou plusieurs jours représentatifs (capacités disponibles pour les demandes)
Plan des offres de capacités (article 18)	<ul style="list-style-type: none"> – Toutes les informations figurant dans le modèle de capacité, le cas échéant mises à jour et détaillées davantage – Capacités préalablement planifiées disponibles pour les demandes, définies sous la forme d’objets de planification

	<p>de capacités</p> <ul style="list-style-type: none"> – Restrictions de capacités, définies sous la forme d’objets de planification de capacités – Capacités de remplacement disponibles pendant les restrictions de capacités – Capacités de remplacement disponibles en cas de perturbations du réseau
--	--

Amendement 255

Proposition de règlement

Annexe I – point 2 –sous- point 1 – alinéa 3 – tableau

Texte proposé par la Commission

Élément à fournir	Étape intermédiaire	Date limite (au plus tard)
Stratégie en matière de capacités (article 16)	<i>Publication des premiers éléments de la stratégie en matière de capacités</i>	X-60
	Première consultation des parties prenantes	X-58
	Publication du projet de stratégie et deuxième consultation des parties prenantes	X-38
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l’infrastructure	X-36
Modèle de capacité (article 17)	Début de la préparation	X-36
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X-24
	Publication du projet de modèle de capacité	X-21
	Coordination avec les candidats et les parties prenantes opérationnelles	X-19
	Publication du modèle de capacité final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l’infrastructure	X-18
Plan des offres de capacités (article 18)	Début de la préparation	X-18
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X-14
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 1, de la présente annexe	X-12
	Publication du plan des offres de capacités final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l’infrastructure	X-11
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 5, de la présente annexe	X-4
	Réaffectation des capacités réservées pour répartition au moyen de l’horaire de service pour d’autres processus de répartition	X-2

	Mise à jour du plan des offres de capacités pour tenir compte de toute modification des capacités préalablement planifiées ou attribuées	Jusqu'à X + 12 sans délai
--	--	---------------------------

Remarque:

(1) «X-m» signifie «m» mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service («X»), conformément à la section 4.

Amendement

Élément à fournir	Étape intermédiaire	Date limite (au plus tard)
Stratégie en matière de capacités (article 16)	<i>Phase d'élaboration de la stratégie en matière de capacités</i>	X-60
	Première consultation des parties prenantes	X-58
	Publication du projet de stratégie et deuxième consultation des parties prenantes	X-48
	Publication de la stratégie finale en matière de capacités à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X-36
	<i>Publication du modèle de capacité</i>	X-18
	<i>Publication du plan des offres de capacités final après consultation du gestionnaire de l'infrastructure et de la PFE</i>	X-11
Modèle de capacité (article 17)	Début de la préparation	X-36
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X-24
	<i>Coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les participants à l'exploitation et analyses de faisabilité pour les besoins de capacités fournis qui pourraient ne pas être pleinement pris en considération dans le projet de modèle de capacité</i>	X-22
	Publication du projet de modèle de capacité <i>et début de la deuxième consultation des candidats et des participants à l'exploitation</i>	X-21
	Coordination avec les candidats et les parties prenantes opérationnelles	X-19
	Publication du modèle de capacité final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X-18
Plan des offres de capacités (article 18)	Début de la préparation	X-18
	Consultation des candidats et des parties prenantes opérationnelles	X-14

	<i>L'organisme de contrôle analyse le projet de plan des offres de capacités et peut prendre une décision imposant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier le plan des offres de capacités.</i>	X-14 à X-13
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 1, de la présente annexe	X-12
	Publication du plan des offres de capacités final à la suite de la coordination finale entre les gestionnaires de l'infrastructure	X-11
	<i>Mise à jour du plan des offres de capacités pour les demandes tardives</i>	X-6,5
	Publication des restrictions de capacités visées à la section 3, point 5, de la présente annexe	X-4
	Réaffectation des capacités réservées pour répartition au moyen de l'horaire de service pour d'autres processus de répartition	X-2
	Mise à jour du plan des offres de capacités pour tenir compte de toute modification des capacités préalablement planifiées ou attribuées	Jusqu'à X + 12 sans délai
Remarque: (1) «X-m» signifie «m» mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service («X»), conformément à la section 4.		

Amendement 256

Proposition de règlement

Annexe I – point 3 – sous-point 1

Texte proposé par la Commission

1. En ce qui concerne les restrictions temporaires de capacités des lignes ferroviaires pour des motifs tels que la réalisation de travaux d'infrastructure, y compris les restrictions de vitesse temporaires, la charge par essieu, la longueur des trains, la traction ou le gabarit («restrictions de capacités»), qui durent plus de sept jours consécutifs et occasionnent, pour plus de 30 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport, les gestionnaires de l'infrastructure concernés publient l'ensemble des restrictions de capacités et les résultats provisoires d'une consultation des candidats une première fois au moins

Amendement

1. En ce qui concerne les restrictions temporaires de capacités des lignes ferroviaires pour des motifs tels que la réalisation de travaux d'infrastructure, y compris les restrictions de vitesse temporaires, la charge par essieu, la longueur des trains, la traction ou le gabarit («restrictions de capacités»), qui durent plus de sept jours consécutifs et occasionnent, pour plus de 30 % du volume quotidien de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, une annulation, un changement d'itinéraire ou le remplacement par d'autres modes de transport, les gestionnaires de l'infrastructure concernés publient l'ensemble des restrictions de capacités, ***dans la mesure où elles sont connues***, et les résultats provisoires d'une consultation

24 mois avant la modification de l'horaire de service concerné et une seconde fois, sous une forme actualisée, au moins douze mois avant ladite modification. Ces restrictions relatives aux infrastructures sont incluses dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

des candidats une première fois au moins 24 mois avant la modification de l'horaire de service concerné et une seconde fois, sous une forme actualisée, au moins douze mois avant ladite modification. Ces restrictions relatives aux infrastructures sont incluses dans le plan des offres de capacités visé à l'article 18.

Amendement 257

Proposition de règlement

Annexe I – point 3 – sous-point 7

Texte proposé par la Commission

7. Sans préjudice de l'article 40, le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de ne pas appliquer les délais visés aux points 1 à 5 si la restriction de capacités est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité, si l'horaire des restrictions est indépendant de sa volonté, ***si l'application de ces délais peut s'avérer inefficace au regard des coûts occasionnés*** ou inutilement dommageable au regard de l'état ou de la durée de vie de l'actif, ou si tous les candidats concernés sont d'accord. Dans ces cas, ainsi que dans le cas de toute autre restriction de capacités qui ne fait pas l'objet d'une consultation conformément à d'autres dispositions de la présente annexe, le gestionnaire de l'infrastructure consulte immédiatement les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés.

Amendement

7. Sans préjudice de l'article 40, le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de ne pas appliquer les délais visés aux points 1 à 5 si la restriction de capacités est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité, si l'horaire des restrictions est indépendant de sa volonté ou inutilement dommageable au regard de l'état ou de la durée de vie de l'actif, ou si tous les candidats concernés sont d'accord. Dans ces cas, ainsi que dans le cas de toute autre restriction de capacités qui ne fait pas l'objet d'une consultation conformément à d'autres dispositions de la présente annexe, le gestionnaire de l'infrastructure consulte immédiatement les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés.

Amendement 258

Proposition de règlement

Annexe I – point 4 – sous-point 1 – tableau

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée(1)
Période de validité de l'horaire de service	Une année

Entrée en vigueur de l'horaire de service	Le deuxième samedi de décembre à minuit
Publication du plan des offres de capacités	Conformément à la section 2 de la présente annexe
Publication des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure	Conformément aux sections 2 et 3 de la présente annexe
Date limite à laquelle les candidats peuvent introduire des demandes de droits à capacités	X-8,5
Préparation du projet d'horaire de service Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter un projet d'offre de capacités aux candidats	X-6,5
Finalisation de la coordination avec les candidats	X-6
Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter une offre de capacités finale aux candidats	X-5,5
Publication de l'horaire de service final Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent attribuer des droits à capacités aux candidats	X-5,25
Conversion des spécifications de capacités en sillons	À spécifier dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l'article 6
Remarque: (1) «X-m» signifie «m» mois avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire de service («X»)	
<i>Amendement</i>	
Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée(1)
Période de validité de l'horaire de service	Une année
Entrée en vigueur de l'horaire de service	Le deuxième samedi de décembre à minuit
Publication du plan des offres de capacités	Conformément à la section 2 de la présente annexe
Publication des restrictions de capacités résultant de travaux d'infrastructure	Conformément aux sections 2 et 3 de la présente annexe
Date limite à laquelle les candidats peuvent introduire des demandes de droits à capacités	X-8,5
Préparation du projet d'horaire de service Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l'infrastructure peuvent présenter un projet d'offre de capacités	X-6,5

aux candidats	
Finalisation de la coordination avec les candidats, garantissant que toutes les conditions préalables sont satisfaites avant cette finalisation de la «phase d’observation» de deux semaines	X-6
Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l’infrastructure peuvent présenter une offre de capacités finale aux candidats	X-5,5
Publication de l’horaire de service final Date limite à laquelle le ou les gestionnaires de l’infrastructure peuvent attribuer des droits à capacités aux candidats	X-5,25
Conversion des spécifications de capacités en sillons	À spécifier dans le cadre européen pour la gestion des capacités visé à l’article 6
Remarque: (1) «X-m» signifie «m» mois avant la date d’entrée en vigueur de l’horaire de service («X»)	

Amendement 259

Proposition de règlement

Annexe I – point 7 – alinéa 1 – tableau

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
Période	Durée
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l’infrastructure, d’une offre de droits à capacités portant sur un seul réseau	1 jour
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l’infrastructure, d’une offre de droits à capacités multiréseaux	5 jours
<i>Amendement</i>	
Période	Durée
Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l’infrastructure, d’une offre de droits à capacités portant sur un seul réseau si la demande ad hoc est présentée après la date de publication de l’horaire de service final	24 heures

Période maximale pour la préparation, par les gestionnaires de l'infrastructure, d'une offre de droits à capacités multiréseaux	5 jours
---	---------

Amendement 260

Proposition de règlement

Annexe I – point 8 – alinéa 1 – tableau

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée
Délai maximal dont dispose le gestionnaire de l'infrastructure pour proposer des droits à capacités de remplacement portant sur un seul réseau	24 heures
Délai maximal dont disposent les gestionnaires de l'infrastructure concernés pour proposer des droits à capacités multiréseaux de remplacement	5 jours

Amendement

Étape intermédiaire ou période	Date limite ou durée
Délai maximal dont dispose le gestionnaire de l'infrastructure pour proposer des droits à capacités de remplacement portant sur un seul réseau <i>s'ils sont à utiliser dans les deux jours ouvrables suivants.</i>	24 heures
Délai maximal dont disposent les gestionnaires de l'infrastructure concernés pour proposer des droits à capacités multiréseaux de remplacement <i>avec des paramètres spéciaux (par exemple, envois extraordinaires, tests)</i>	5 jours <i>civils</i>

Amendement 261

Proposition de règlement

Annexe II – point 1 – sous-point 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Utilisation	Classification	Utilisation des capacités	Période de référence
Trafic hétérogène	Fortement utilisée	> 65 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic hétérogène	Saturée	> 95 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an
Trafic homogène	Fortement utilisée	> 80 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic homogène	Saturée	> 95 % des capacités théoriques	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an

Amendement

Utilisation	Classification	Utilisation des capacités	Période de référence
Trafic hétérogène	Fortement utilisée	> <i>des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]</i>	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic hétérogène	Saturée	> <i>des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]</i>	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an
Trafic homogène	Fortement utilisée	> <i>des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]</i>	Plus de 4 heures pendant plus de 200 jours par an
Trafic homogène	Saturée	> <i>des capacités théoriques [valeur à déterminer par le REGI]</i>	Plus de 4 heures pendant plus de 250 jours par an

Amendement 262

Proposition de règlement

Annexe IV – point 1 – sous-point 2 – sous-point a

Texte proposé par la Commission

a) les procédures de consultation des candidats sur la planification stratégique des capacités;

Amendement

a) les procédures de consultation des candidats, **comme indiqué par l'article 55 bis**, sur la planification stratégique des capacités;

Amendement 263

Proposition de règlement

Annexe VII – tableau 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
Domaines de performance relevant de l'évaluation des performances	Domaines de performance relevant de l'évaluation des performances
visés à l'article 50	visés à l'article 50
Domaine de performance	Points pertinents (à titre indicatif)
Infrastructures et équipements	– Capacités et potentiel des infrastructures physiques et de

	<p>leurs équipements, y compris le déploiement des normes RTE-T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Réductions des capacités ou du potentiel de l'infrastructure dues à un report du renouvellement, de l'entretien ou de la réparation de l'infrastructure
Capacités d'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> – Offre de capacités en termes de quantité et de qualité – Utilisation des capacités, capacités inutilisées pour répondre à la croissance du trafic – Cohérence entre les capacités disponibles (prévues ou non) et les besoins du marché – Stabilité de l'offre de capacités, notamment dans le cadre des travaux d'infrastructure – Saturation de l'infrastructure – Durée prévue des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières
Gestion du trafic	<ul style="list-style-type: none"> – Ponctualité/retards des différents types de services ferroviaires, au point de départ, aux arrêts intermédiaires et au point de destination, ainsi qu'à des endroits importants sur le plan opérationnel – Annulations de trains – Durée réelle des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières
Gestion des perturbations et gestion des crises	<ul style="list-style-type: none"> – Part du trafic qui pourrait être réacheminée ou reprogrammée pendant la perturbation ou la crise – Incidence des perturbations sur le trafic ferroviaire en termes de retards et d'annulations – Incidence des perturbations sur les exploitants de services ferroviaires et sur leurs clients – Points spécifiques relevés (qualitatifs)

Déploiement et performance des services, outils et interfaces numériques	<ul style="list-style-type: none"> – Soutien aux processus liés à la gestion des capacités, à la gestion du trafic et à la gestion des perturbations – Exhaustivité et qualité des informations et des données fournies – Alignement sur l'architecture européenne développée dans le cadre de l'entreprise commune pour les chemins de fer européens (ERJU) et sur les spécifications techniques pertinentes conformément à la directive (UE) 2016/797
Respect de la réglementation; surveillance réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> – Indicateurs de processus permettant de contrôler le respect des règles et procédures – Plaintes déposées auprès des organismes de contrôle et de l'ENRRB
<i>Amendement</i>	
Domaines de performance relevant de l'évaluation des performances	Domaines de performance relevant de l'évaluation des performances
visés à l'article 50	visés à l'article 50
Domaine de performance	Points pertinents (à titre indicatif)
Infrastructures et équipements	<ul style="list-style-type: none"> – Capacités et potentiel des infrastructures physiques et de leurs équipements, y compris le déploiement des normes RTE-T – Réductions des capacités ou du potentiel de l'infrastructure dues à un report du renouvellement, de l'entretien ou de la réparation de l'infrastructure
Capacités d'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> – Offre de capacités en termes de quantité et de qualité, y compris la cohérence par-delà les frontières de réseau – Utilisation des capacités, capacités inutilisées pour répondre à la croissance du trafic

	<ul style="list-style-type: none"> – Cohérence entre les capacités disponibles (prévues ou non) et les besoins du marché – Stabilité de l'offre de capacités, notamment dans le cadre des travaux d'infrastructure – Saturation de l'infrastructure – Durée prévue des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières
Gestion du trafic	<ul style="list-style-type: none"> – Ponctualité/retards des différents types de services ferroviaires, au point de départ, aux arrêts intermédiaires et au point de destination, ainsi qu'à des endroits importants sur le plan opérationnel – Annulations de trains – Durée réelle des temps d'arrêt des trains dans les gares frontières
Gestion des perturbations et gestion des crises	<ul style="list-style-type: none"> – Part du trafic qui pourrait être réacheminée ou reprogrammée pendant la perturbation ou la crise – Incidence des perturbations sur le trafic ferroviaire en termes de retards et d'annulations – Incidence des perturbations sur les exploitants de services ferroviaires et sur leurs clients – Points spécifiques relevés (qualitatifs)
Déploiement et performance des services, outils et interfaces numériques	<ul style="list-style-type: none"> – Soutien aux processus liés à la gestion des capacités, à la gestion du trafic et à la gestion des perturbations – Exhaustivité et qualité des informations et des données fournies <i>ainsi que facilité d'accès pour les parties prenantes opérationnelles</i> – Alignement sur l'architecture européenne développée dans le cadre de l'entreprise commune pour les chemins de fer européens (ERJU) et sur les spécifications

	techniques pertinentes conformément à la directive (UE) 2016/797
Respect de la réglementation; surveillance réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> – Indicateurs de processus permettant de contrôler le respect des règles et procédures – Plaintes déposées auprès des organismes de contrôle et de l'ENRRB

