

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2016/545 DE LA COMMISSION

du 7 avril 2016

sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ⁽¹⁾, et notamment son article 42, paragraphe 8,

considérant ce qui suit:

- (1) Lors de la conclusion d'accords-cadres, les gestionnaires de l'infrastructure devraient faire une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles. Par ailleurs, afin d'investir dans les services, les candidats à la capacité-cadre pourraient avoir besoin d'une sécurité juridique plus grande en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure disponibles sur une période supérieure à celle d'un horaire de service.
- (2) Les gestionnaires de l'infrastructure doivent réserver des capacités pour le processus d'établissement de l'horaire de service annuel afin d'organiser les sillons préétablis conformément à l'article 14, paragraphes 3 et 5, du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Ils pourraient également devoir fournir une réserve de capacités pour répondre à des demandes ad hoc, conformément à l'article 48, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE. Par ailleurs, les accords-cadres ne devraient pas faire obstacle à l'établissement de l'horaire de service annuel, conformément à l'article 42 de la directive 2012/34/UE. En conséquence, les gestionnaires de l'infrastructure devraient au minimum planifier ces réserves de capacités et tenir compte de ces restrictions avant d'attribuer une partie des capacités résiduelles par la voie d'accords-cadres.
- (3) Les candidats potentiels ont besoin de transparence en ce qui concerne les capacités-cadres attribuées et les capacités résiduelles indicatives sur une ligne. En vue d'éviter les charges administratives liées aux accords-cadres, les candidats potentiels devraient avoir une première idée des chances que leur demande soit acceptée. Par conséquent, les gestionnaires de l'infrastructure devraient publier une déclaration de capacité-cadre dans leurs documents de référence du réseau. Cette déclaration devrait indiquer, le cas échéant, si les accords-cadres valent pour le transport de marchandises, le transport de voyageurs ou les deux à la fois.
- (4) Les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats devraient jouir d'une certaine latitude en ce qui concerne le délai de dépôt des demandes de capacité-cadre. Par ailleurs, les critères visant à garantir une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure disponibles sont d'autant plus efficaces qu'ils s'appliquent simultanément au plus grand nombre possible de demandes. Dès lors, avant de conclure un accord-cadre, les gestionnaires de l'infrastructure qui n'appliquent pas de date limite annuelle ou pluriannuelle devraient consulter les candidats susceptibles d'être intéressés par ce type d'accord.

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

- (5) Les candidats devraient savoir que les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de faire une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, sur leur propre réseau et, de manière conjointe, dans l'ensemble de l'espace ferroviaire unique européen. Cette obligation devrait s'appliquer pendant toute la durée de l'accord-cadre et concerner également les sillons attribués en application d'accords-cadres. En conséquence, lorsqu'elles décident de conclure un nouvel accord-cadre, les deux parties à l'accord devraient déjà avoir pris en compte les critères énoncés dans le présent règlement pour garantir une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure disponibles.
- (6) Un accord-cadre ne devrait pas définir un sillon particulier, mais il devrait établir une plage horaire qui laisse une marge de manœuvre suffisante jusqu'à la programmation annuelle des sillons. Par ailleurs, ces plages horaires devraient être plus ou moins larges selon que les différents services ferroviaires nécessitent des horaires de circulation plus ou moins précis.
- (7) La mise en place de nouveaux services ferroviaires requiert l'obtention préalable d'agrément techniques et d'agrément de sécurité ou l'achat de matériel roulant, voire les deux, ce qui peut prendre plusieurs années. Les investisseurs doivent connaître avec certitude les capacités disponibles avant de prendre leur décision d'investissement. Cette condition justifie que les candidats disposent, entre la conclusion de l'accord-cadre et le début des services prévus par cet accord, d'un délai leur permettant notamment d'obtenir les agréments et certificats nécessaires et de se procurer le matériel roulant. Les candidats qui ont incontestablement besoin de ce délai avant de pouvoir commencer leur activité ne devraient pas être pénalisés par une réduction de la durée de leur accord-cadre.
- (8) La fixation de critères pour la conclusion d'accords-cadres devrait permettre au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale conformément à l'article 26 de la directive 2012/34/UE.
- (9) Les accords-cadres devraient permettre une bonne coordination des demandes concurrentes et, par conséquent, satisfaire à certains critères en matière d'attribution des capacités disponibles à d'autres candidats, de modification et de restitution des capacités-cadres.
- (10) La coordination et la consultation des candidats déjà parties à un accord-cadre risquent de créer une charge pour les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats. Cette charge pourrait être disproportionnée sur les lignes et aux heures de la journée où l'utilisation des capacités prévue par les accords-cadres est, en tout état de cause, nettement inférieure à la capacité maximale. Par conséquent, les gestionnaires de l'infrastructure devraient, dans de tels cas, avoir la possibilité de déroger aux procédures ou aux critères définis dans le présent règlement. Par ailleurs, lorsque le calcul de cette capacité maximale ou l'application de seuils se révèle difficile ou arbitraire, les États membres pourraient souhaiter que les gestionnaires de l'infrastructure ne fassent pas usage de cette dérogation. Dans ce cas, afin de réduire la charge administrative, l'organisme de contrôle devrait approuver tous les accords-cadres avant leur conclusion.
- (11) Des conflits peuvent survenir entre des demandes de nouveaux accords-cadres et des accords-cadres déjà en vigueur, ou entre sillons demandés au titre d'un accord-cadre et sillons demandés en dehors d'un tel accord dans le cadre de la programmation annuelle. En pareils cas, le gestionnaire de l'infrastructure devrait mener une coordination entre les parties en les invitant à modifier leurs demandes en vue de les concilier. Cette conciliation peut notamment donner lieu à une modification de la répartition des plages horaires ou de l'itinéraire. L'article 46 de la directive 2012/34/UE établit une procédure destinée à résoudre les conflits entre demandes de sillons et devrait aussi servir de modèle aux accords-cadres.
- (12) Lorsque des critères de priorité au titre de l'horaire de service fixés et publiés conformément à l'article 47, paragraphes 3 à 6, de la directive 2012/34/UE prévalent sur l'obligation de présenter ou non, dans le cadre du processus d'établissement de l'horaire de service annuel, une demande au titre d'un accord-cadre, le gestionnaire de l'infrastructure ne devrait pas avoir à appliquer des critères établis pour les accords-cadres, mais devrait appliquer les critères de priorité définis pour le processus d'établissement de l'horaire de service annuel.
- (13) Il importe de laisser aux gestionnaires de l'infrastructure autant de souplesse que possible pour la répartition des capacités de l'infrastructure, mais il convient que cette souplesse reste compatible avec la satisfaction des besoins raisonnables des candidats. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient tenir compte de critères transparents avant de conclure de nouveaux accords-cadres.
- (14) Les candidats ne devraient demander que les capacités-cadres dont ils ont réellement besoin. Si la totalité ou une partie des capacités-cadres demandées n'est pas utilisée dans un certain délai, l'accord-cadre devrait être réexaminé afin que le candidat restitue les capacités inutilisées (selon le principe d'une utilisation obligatoire sous peine de perte définitive), sauf s'il peut prouver qu'il ne les a pas utilisées pour des raisons échappant au contrôle du candidat.

- (15) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient développer leur coopération de telle manière que les accords-cadres relatifs aux services circulant sur plusieurs réseaux soient cohérents et garantissent la qualité de service ferroviaire que le candidat est raisonnablement en droit d'attendre. Une telle cohérence doit être assurée depuis la conclusion de l'accord-cadre jusqu'à la répartition des sillons.
- (16) La fixation de pénalités raisonnables pourrait inciter les candidats à présenter des demandes d'accords-cadres réalistes et à communiquer aussi tôt que possible tout changement concernant les capacités dont ils ont besoin au titre d'un accord-cadre.
- (17) Il convient que les pénalités éventuellement prévues par les parties en cas de modification ou de résiliation des accords-cadres ne soient pas discriminatoires. Elles devraient être fixées à un niveau qui permette d'atteindre les objectifs affichés et être effectivement payées, si nécessaire par voie d'exécution forcée. Afin de maintenir l'effet incitatif et d'éviter toute discrimination, l'accord-cadre ne devrait pas permettre au gestionnaire de l'infrastructure de lever le versement de la pénalité lorsque le candidat conclut un autre accord-cadre.
- (18) En outre, les États membres devraient avoir la possibilité de ne pas appliquer, pour une durée limitée, certaines dispositions du présent règlement aux accords-cadres conclus à compter du 15 mars 2003, c'est-à-dire la date fixée pour la transposition de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ ou, dans le cas des États membres qui ont adhéré à l'Union européenne après cette date, la date de leur adhésion à l'Union européenne. Toutefois, l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2001/14/CE indiquant qu'un accord-cadre devrait pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ces dispositions du présent règlement devraient s'appliquer aux modifications apportées à un accord-cadre, à condition que ces modifications soient substantielles et aient été approuvées après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- (19) La Commission pourrait réexaminer le présent règlement à la lumière de l'expérience tirée de l'application de celui-ci ou du règlement (UE) n° 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.
- (20) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 62, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement définit la procédure à suivre et les critères à respecter pour la conclusion d'accords-cadres.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, outre les définitions énoncées à l'article 3 de la directive 2012/34/UE, on entend par:

- 1) «capacité-cadre»: la capacité de l'infrastructure attribuée par la voie d'un accord-cadre;
- 2) «déclaration de capacité-cadre»: une vue d'ensemble de la capacité-cadre attribuée sur les lignes d'un réseau donné et une indication du volume et de la nature des capacités disponibles sur ces lignes, qui peut inclure des graphiques, dans le but d'informer les candidats potentiels à un accord-cadre;

⁽¹⁾ Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 75 du 15.3.2001, p. 29).

- 3) «plage horaire»: la période spécifiée dans un accord-cadre au cours de laquelle un ou plusieurs sillons sont destinés à être attribués dans le cadre du processus d'établissement de l'horaire de service annuel;
- 4) «période de contrôle»: la période de deux heures au maximum définie par le gestionnaire de l'infrastructure pour comparer les capacités-cadres attribuées et les capacités libres résiduelles afin d'informer les candidats potentiels à un accord-cadre des capacités-cadres indicatives attribuées et des capacités disponibles.

Article 3

Déclaration de capacité-cadre

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit une déclaration de capacité-cadre indiquant, pour chaque période de contrôle et, le cas échéant, pour chaque type de service de chaque section de ligne, les informations suivantes:
 - a) la capacité-cadre déjà attribuée et le nombre de sillons;
 - b) la capacité indicative encore disponible pour la conclusion d'accords-cadres sur une infrastructure pour laquelle des accords-cadres ont déjà été conclus.
 - c) la capacité maximale disponible pour les accords-cadres pour chaque section de ligne, le cas échéant.
2. La déclaration de capacité-cadre respecte la confidentialité commerciale.
3. Conformément à l'article 42, paragraphe 7, de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire de l'infrastructure doit inclure une déclaration de capacité-cadre dans le document de référence du réseau ou y insérer un lien renvoyant à un site internet public sur lequel cette déclaration ou, au minimum, les dispositions générales de chaque accord-cadre conclu sont consultables. Les dispositions de l'article 27, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE concernant les droits à payer et les langues du document de référence du réseau s'appliquent également à la déclaration de capacité-cadre.
4. Le gestionnaire de l'infrastructure met à jour la déclaration de capacité-cadre au plus tard trois mois après la conclusion, la modification substantielle ou l'annulation de l'accord-cadre. Il rend ces informations publiques d'une manière qui respecte la confidentialité commerciale.

Article 4

Alignement des documents de référence du réseau

Les gestionnaires de l'infrastructure alignent leurs documents de référence du réseau sur les exigences du présent règlement et publient la déclaration de capacité-cadre à la date du premier changement d'horaire de service suivant la publication du présent règlement au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Attribution de la capacité-cadre

1. Le gestionnaire de l'infrastructure peut inviter des candidats potentiels à présenter une demande d'accord-cadre dans le respect d'une date limite annuelle ou pluriannuelle. Une fois que ce délai a expiré, il traite sans délai les demandes qu'il a reçues. S'il choisit d'appliquer une date limite pluriannuelle, le gestionnaire de l'infrastructure publie les dates limites annuelles avant lesquelles il devra traiter les demandes reçues après la date limite pluriannuelle dans les meilleurs délais.

2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure n'impose aucune date limite annuelle ou pluriannuelle et qu'il reçoit une demande visant à conclure ou à modifier un accord-cadre, il prend des mesures raisonnables pour informer les autres candidats potentiels de son intention de conclure un accord-cadre et leur donne un délai de réponse de un à quatre mois. Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de ne pas informer les autres candidats potentiels de la réception d'une demande de modification mineure d'accord-cadre si celle-ci n'a pas incidence sur d'autres accords-cadres.

Le gestionnaire de l'infrastructure se prononce sans délai sur les demandes d'accords-cadres.

3. S'il reçoit au moins deux nouvelles demandes d'accords-cadres pour la même capacité, le gestionnaire de l'infrastructure examine ces demandes et se prononce simultanément sur celles-ci.

4. Si un accord-cadre qui doit être conclu ou modifié substantiellement concerne les lignes d'un corridor de fret ferroviaire et si le comité de gestion avait demandé à en être informé, le gestionnaire de l'infrastructure informe le comité de gestion du corridor de fret ferroviaire concerné visé à l'article 13 du règlement (UE) n° 913/2010. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit ces informations au moins un mois avant de conclure ou de modifier substantiellement l'accord-cadre.

5. Nonobstant une décision de conclure des accords-cadres, le gestionnaire de l'infrastructure peut décider, de manière non discriminatoire et, le cas échéant, moyennant l'approbation préalable de l'organisme de contrôle, de ne pas proposer d'accords-cadres sur toutes les lignes qui ont été déclarées saturées conformément à l'article 47, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. Le gestionnaire de l'infrastructure indique, dans la déclaration de capacité-cadre, les lignes qui ne feront pas l'objet d'accords-cadres avant d'inviter les candidats à présenter des demandes d'accords-cadres pour d'autres lignes conformément au paragraphe 1. L'approbation de l'organisme de contrôle, le cas échéant, est valable pour une durée maximale de deux ans et n'est pas automatiquement renouvelable.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure motive sa décision de refuser de conclure ou de modifier un accord-cadre. Il transmet sa justification par écrit au candidat qui a demandé la conclusion ou la modification.

Article 6

Conclusion d'accords-cadres

1. Avant de conclure un nouvel accord-cadre, ou de prolonger ou d'augmenter substantiellement la capacité-cadre d'un accord existant, le gestionnaire de l'infrastructure prend notamment en compte les éléments suivants:

- a) la garantie d'une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacités prévues;
- b) les besoins commerciaux légitimes du candidat lorsque celui-ci a démontré qu'il voulait et pouvait réellement utiliser la capacité demandée dans l'accord-cadre;
- c) les besoins des passagers, du secteur du transport de marchandises et des investisseurs, y compris des entités étatiques et d'autres entités publiques et privées;
- d) la garantie d'un accès non discriminatoire à l'infrastructure et la disponibilité des installations reliées et des services assurés dans celles-ci dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure;
- e) son propre financement et le développement futur du réseau;
- f) la promotion de l'efficacité dans l'exploitation de l'infrastructure et, dans la mesure du possible, des installations reliées, y compris l'entretien, le renforcement et les renouvellements planifiés;
- g) les besoins de capacité des corridors internationaux pour le fret ferroviaire, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n° 913/2010;
- h) la garantie d'une gestion du réseau proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de moyens suffisants;

- i) les cas antérieurs, s'il y en a, de non-utilisation de la capacité-cadre et les raisons qui les justifient, conformément à l'article 11, paragraphes 2 et 3, du présent règlement;
- j) les critères de priorité applicables à la répartition des sillons dans le processus d'établissement de l'horaire de service annuel, conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE, et les déclarations de saturation de l'infrastructure;
- k) le cas échéant, la nécessité de garantir les performances financières à long terme des services de transport publics assurés dans le cadre d'un contrat de service public.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie dans le document de référence du réseau, outre les éléments énumérés aux points a) à k), les autres éléments qu'il entend prendre en considération.

2. Un accord-cadre contient les éléments suivants:

- a) des dispositions autorisant les demandes de modification d'une capacité-cadre dans les cas prévus aux articles 8 à 11 et à l'article 13 du présent règlement;
- b) des dispositions autorisant les demandes de modification de la capacité-cadre dans le cas où des modifications permanentes de l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires pour garantir une meilleure utilisation de celle-ci;
- c) des dispositions autorisant la restitution ou le transfert de la capacité-cadre sur la base du volontariat.

Un accord-cadre ne contient pas de dispositions qui empêcheraient le gestionnaire de l'infrastructure, lorsque la capacité est disponible, d'accorder à un candidat différent des droits d'accès sur une ou plusieurs lignes de son réseau.

3. Un candidat peut demander que l'utilisation de la capacité-cadre qui lui a été attribuée conformément à l'accord-cadre débute à tout moment, mais au plus tard cinq ans après la date de la demande. Les gestionnaires de l'infrastructure ne peuvent pas s'y opposer si le délai nécessaire avant l'exploitation du service est justifié par l'une des raisons suivantes:

- a) l'accord-cadre est une condition préalable au financement du matériel roulant nécessaire à l'exploitation d'un nouveau service;
- b) il est nécessaire d'accomplir les démarches liées à l'autorisation du matériel roulant visé au point a);
- c) le début de l'exploitation des points d'expédition ou des terminaux de chargement ou l'ouverture d'un élément de raccordement de l'infrastructure sont programmés selon certaines modalités;
- d) des investissements doivent être effectués sur l'infrastructure en vue d'accroître la capacité;
- e) un contrat de service public existant le prévoit.

Le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat peut demander à l'organisme de contrôle d'approuver une période plus longue que celle visée à la première phrase du premier alinéa. L'organisme de contrôle peut donner son approbation pour des raisons autres que celles visées aux points a) à e) du premier alinéa. Les capacités attribuées au titre de l'accord-cadre mais non utilisées en raison du délai nécessaire avant l'exploitation du service restent disponibles pour une utilisation par d'autres candidats.

4. Une demande d'accord-cadre ne peut pas être rejetée au motif que le gestionnaire de l'infrastructure l'a reçue après la date limite visée à l'article 5, paragraphe 1, mais elle est traitée dans le cadre de la procédure suivante de manière non discriminatoire, conformément à l'article 5. S'il invite les candidats potentiels à présenter des demandes d'accords-cadres avant une date limite pluriannuelle et s'il reçoit ces demandes après cette date, le gestionnaire de l'infrastructure les traite avant la date limite annuelle conformément à l'article 5, paragraphe 1 ou 2.

Pour les demandes qui satisfont aux critères énoncés au paragraphe 3 du présent article, la date de réception de la demande d'accord-cadre n'est pas prise en considération pour la fixation de la durée de l'accord-cadre. Cette disposition ne s'applique pas aux candidats qui se sont déjà vu attribuer une autre capacité-cadre ou d'autres sillons sur la ligne concernée.

*Article 7***Accord sur les plages horaires**

Le gestionnaire de l'infrastructure convient d'une plage horaire avec le candidat au cas par cas; cette plage horaire devrait se rapprocher autant que possible de la période de contrôle afin d'affecter plus facilement la capacité-cadre correspondante. La plage horaire est adaptée aux besoins du service ferroviaire.

La plage horaire ne peut pas dépasser 24 heures. À titre exceptionnel, le gestionnaire de l'infrastructure peut, à la demande du candidat et après accord de l'organisme de contrôle, accepter une plage horaire de plus de 24 heures.

Dans le cas d'une plage horaire de plus de 2 heures, le gestionnaire de l'infrastructure affecte une capacité-cadre aussi près que possible d'une période de contrôle de 2 heures.

Les plages horaires relevant d'un accord-cadre ou de différents accords-cadres peuvent se chevaucher. Les parties à un accord-cadre peuvent convenir d'une fréquence de service.

*Article 8***Plafonds pour l'attribution de la capacité-cadre**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure découpe chaque période de 24 heures en périodes de contrôle de 2 heures au maximum chacune. Quand il répartit la capacité-cadre, le gestionnaire de l'infrastructure affecte les plages horaires à des périodes de contrôle.

2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure répartit une capacité-cadre représentant au maximum 70 % de la capacité maximale d'une période de contrôle sur une ligne, il peut décider de ne pas appliquer l'article 9, paragraphes 3 à 6, l'article 10 et l'article 11, paragraphe 1, en ce qui concerne ces périodes de contrôle. La capacité maximale est calculée sur la base des espacements entre les trains existants et prévus et de l'estimation du nombre de trains sur la ligne concernée. Le gestionnaire de l'infrastructure publie dans le document de référence du réseau sa méthode de calcul de la capacité maximale aux fins du présent paragraphe.

3. Lorsqu'il est prévu de soumettre les accords-cadres à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle conformément à l'article 42, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive 2012/34/UE, un État membre peut décider de n'appliquer ni le paragraphe 2, ni l'article 9, paragraphes 3 à 6, ni l'article 10.

*Article 9***Coordination en cas de demandes d'accords-cadres concurrentes à tout moment après la fin de la prochaine période de validité de l'horaire de service**

1. Si le gestionnaire de l'infrastructure est confronté à des conflits entre des accords-cadres existants et des demandes de nouveaux accords-cadres ou de modification d'accords-cadres, ou entre des demandes de nouveaux accords-cadres, les principes de la procédure de coordination pour les demandes de sillons prévus à l'article 46, paragraphes 3 et 4, de la directive 2012/34/UE s'appliquent.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, dans le cadre du premier cycle de coordination, d'assurer la meilleure adéquation possible entre les demandes concurrentes ou entre une demande et des accords-cadres existants.

3. Si le premier cycle de coordination ne permet pas de concilier les demandes de nouveaux accords-cadres ou les demandes de modification d'accords avec les accords-cadres existants, le gestionnaire de l'infrastructure, après que les parties intéressées ont rejeté sa proposition de solution, évalue ces demandes et, le cas échéant, les accords-cadres existants, en tenant compte des critères énumérés à l'article 10, paragraphes 2 à 4.

4. Sur la base de l'évaluation effectuée en application du paragraphe 3, le gestionnaire de l'infrastructure procède à un deuxième cycle de coordination. Si le deuxième cycle de coordination échoue et que l'accord-cadre demandé permet une meilleure utilisation de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure demande la modification de la capacité-cadre attribuée au titre des accords-cadres existants.
5. Si le deuxième cycle de coordination échoue et que l'accord-cadre demandé ne permet pas une meilleure utilisation de l'infrastructure qu'un ou plusieurs accords-cadres concurrents existants, le gestionnaire de l'infrastructure rejette la demande.
6. Le gestionnaire de l'infrastructure peut rejeter une demande d'accord-cadre si les recettes supplémentaires provenant de ce nouvel accord ne permettent pas, au minimum, de compenser les pénalités qui, en vertu de l'article 13, pourraient être infligées sur la base de la modification visée au paragraphe 4 du présent article.
7. S'il n'est pas possible de répondre favorablement aux demandes d'accords-cadres en raison d'un manque réel ou attendu de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure peut, conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE, déclarer saturée la section de l'infrastructure concernée.

Article 10

Coordination de demandes de sillons concurrentes relevant d'accords-cadres pendant la procédure de programmation

1. Lorsque, en raison d'un conflit avec un accord-cadre existant, des demandes de sillons ne peuvent pas être satisfaites au cours de la programmation prévue à l'article 45 de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire de l'infrastructure procède à un premier cycle de coordination conformément à l'article 46 de la directive 2012/34/UE. Ce cycle de coordination est organisé même lorsque les parties à l'accord-cadre ont renoncé à leurs plages horaires, ou les ont modifiées, volontairement. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas en mesure de concilier les demandes, il évalue les accords-cadres et les demandes de sillons sur la base des critères prévus aux paragraphes 2 et 3.

Si, sur la base de ces critères, les sillons demandés permettent d'améliorer l'utilisation de l'infrastructure et si les recettes supplémentaires provenant de l'attribution de ces sillons permettent au moins de compenser les pénalités encourues au titre de l'article 13 en cas de modification ou de résiliation d'un ou de plusieurs accords-cadres existants, le gestionnaire de l'infrastructure demande la modification des accords-cadres existants pour la prochaine période de validité de l'horaire de service.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte des critères suivants:
 - a) la modification ne compromettrait pas la viabilité du modèle commercial du candidat qui détient la capacité-cadre ou le modèle économique d'un contrat de service public;
 - b) la modification ne compromettrait pas la viabilité de son propre modèle commercial s'il ne gère que la ligne concernée;
 - c) l'accord-cadre a une performance inférieure si on l'évalue sur la base des critères de priorité appliqués à la répartition des sillons dans le processus d'établissement de l'horaire de service conformément aux règles de répartition des capacités visées à l'article 39 de la directive 2012/34/UE, y compris celles fixées en application des articles 47 et 49 de cette même directive;
 - d) la capacité totale détenue ou demandée par un candidat sur la ligne concernée est significativement importante;
 - e) les besoins commerciaux légitimes du candidat lorsque celui-ci a démontré qu'il voulait et pouvait réellement utiliser la capacité demandée dans l'accord-cadre;
 - f) la longueur du service, y compris les parcours sur d'autres réseaux, d'une des demandes concurrentes est nettement plus courte que celle de l'autre;
 - g) la durée résiduelle de l'accord-cadre ou du plan d'affaires est courte et l'investissement a été amorti dans son intégralité ou en grande partie.

Les États membres peuvent donner un ordre d'importance à ces critères dans le cadre pour la répartition des capacités visé à l'article 39 de la directive 2012/34/UE.

3. Sous réserve de l'approbation de l'organisme de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure peut décider d'introduire d'autres critères en plus de ceux énumérés aux points a) à g). Si le gestionnaire de l'infrastructure décide d'affecter une pondération différente à ces critères, celle-ci doit être approuvée par l'organisme de contrôle.

4. En ce qui concerne le trafic transfrontalier, les gestionnaires d'infrastructure concernés peuvent d'un commun accord décider d'appliquer des critères supplémentaires et de modifier leur pondération.

5. Par dérogation aux paragraphes 1, 2 et 3, le gestionnaire de l'infrastructure peut décider qu'en cas de demandes de sillons concurrentes, les règles de répartition des capacités visées à l'article 39 de la directive 2012/34/UE, y compris les critères de priorité appliqués dans le cadre du processus d'établissement de l'horaire annuel conformément aux articles 47 et 49 de cette même directive, s'appliquent à la fois aux demandes de sillons relevant d'un accord-cadre et à toutes les autres demandes de sillons. Si le gestionnaire de l'infrastructure le décide et que le conflit entre les demandes ne peut pas être résolu après le premier cycle de coordination visé au paragraphe 1, il applique également les règles de répartition des capacités visées à l'article 39 de la directive 2012/34/UE, y compris les critères de priorité fixés en application des articles 47 et 49 de cette même directive. Si le gestionnaire de l'infrastructure décide d'appliquer le présent paragraphe, il l'indique clairement dans l'accord-cadre convenu.

Article 11

Ajustement de la capacité-cadre dans l'accord-cadre

1. Le gestionnaire de l'infrastructure réexamine régulièrement l'accord-cadre avec les candidats afin d'apprécier la capacité-cadre. Les candidats informent sans tarder le gestionnaire de l'infrastructure de toute intention durable de ne pas utiliser l'intégralité ou une partie de la capacité-cadre.

2. Si, au cours de la programmation annuelle, le candidat ne demande pas de sillons sur la base de l'accord-cadre conformément à l'article 44, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire de l'infrastructure réduit la capacité-cadre en conséquence pour la période de l'horaire de service annuel en cours, à moins que le candidat ne puisse expliquer sans délai cette absence de demande par des raisons indépendantes de sa volonté.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie dans le document de référence du réseau les exigences concernant la proportion de la capacité-cadre que doivent utiliser les parties à l'accord-cadre. Cette proportion s'accorde avec la capacité utilisée sur la ligne. L'organisme de contrôle peut demander à la modifier si tel n'est pas le cas.

Lorsque la partie à l'accord n'a pas l'intention d'utiliser cette proportion de la capacité-cadre pendant plus d'un mois, elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure sans délai, et au moins un mois à l'avance.

Lorsque la partie à l'accord n'utilise pas l'intégralité ou une partie de la capacité-cadre pendant une période de plus d'un mois et qu'elle n'a pas informé le gestionnaire de l'infrastructure de son intention de ne pas l'utiliser au moins un mois à l'avance, le gestionnaire de l'infrastructure réduit la capacité-cadre attribuée à cette partie pour la période de l'horaire de service en cours, sauf si la partie concernée n'a pas utilisé la capacité pour des raisons indépendantes de sa volonté. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire la capacité-cadre attribuée à cette partie dans la période postérieure à la période de l'horaire de service en cours.

Le gestionnaire de l'infrastructure propose à un candidat la capacité-cadre nonobstant un éventuel droit de la partie à l'accord de demander cette capacité conformément aux dispositions relatives aux demandes ad hoc de l'article 48, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

4. Lorsqu'il propose une nouvelle capacité-cadre à un candidat, le gestionnaire de l'infrastructure prend en considération toute absence d'utilisation de la capacité-cadre ou de demande de sillon sur la base d'un accord-cadre, et les raisons qui justifient une telle absence.

*Article 12***Coopération en matière d'attribution de la capacité-cadre sur plusieurs réseaux**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés par un service empruntant plusieurs réseaux du système ferroviaire de l'Union doivent veiller autant que possible à ce que:
 - a) si un ou plusieurs accords-cadres ont été conclus pour ce service ferroviaire, les plages horaires demandées coïncident avec celles convenues dans l'accord-cadre ou demandées à ce titre et que les capacités disponibles prévues dans chaque accord-cadre concordent les unes avec les autres;
 - b) pendant la programmation des sillons, les sillons coïncident les uns avec les autres.

Lorsqu'un accord-cadre est demandé ou s'applique à un service ferroviaire empruntant plusieurs réseaux, sur demande du candidat, les gestionnaires de l'infrastructure concernés désignent l'un d'entre eux pour coordonner les demandes de conclusion ou de modification d'accords-cadres.

2. S'il n'est pas possible de faire coïncider les plages horaires et les sillons, les gestionnaires de l'infrastructure concernés se coordonnent pour trouver une autre solution appropriée ou expliquer par écrit pourquoi aucune autre solution appropriée ne peut être trouvée. Le candidat informe les gestionnaires de l'infrastructure ayant reçu la demande de toute demande éventuelle ou effective d'accord-cadre portant sur le même service ferroviaire.

Dans le cadre de la coordination, les gestionnaires de l'infrastructure tiennent compte, dès qu'ils en ont connaissance, de restrictions de capacités telles que celles résultant de travaux d'entretien.

3. Aux fins de la mise en œuvre du présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent conformément à l'article 40 de la directive 2012/34/UE, y compris lorsque l'un ou plusieurs d'entre eux ne proposent pas d'accords-cadres et lorsqu'ils s'associent afin de répartir les capacités.

*Article 13***Pénalités**

1. Si une partie demande que l'accord-cadre prévoit des pénalités conformément à l'article 42, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE, elle ne peut pas rejeter les demandes de pénalités comparables de l'autre partie.
2. L'accord-cadre ne fixe pas de pénalités à un niveau qui dépasse les coûts, les pertes directes et les dépenses (y compris les pertes de revenus) raisonnablement engagés ou dont on peut raisonnablement penser qu'ils seront engagés par la partie à indemniser en raison de la modification ou de la résiliation de l'accord. La partie à indemniser prend des mesures raisonnables pour empêcher ou réduire la modification de l'accord, ou pour prévenir sa résiliation ou réduire l'incidence d'une résiliation, et pour couvrir les coûts, pertes et dépenses, ou à tout le moins pour atténuer les coûts, pertes directes et dépenses (y compris les pertes de revenus).
3. Le gestionnaire de l'infrastructure ne demande pas le paiement de pénalités qui dépasserait les coûts administratifs résultant d'une modification ou de la résiliation de l'accord-cadre dans les cas suivants:
 - a) l'accord a été modifié ou résilié pour des raisons indépendantes de la volonté du candidat, et le gestionnaire de l'infrastructure en avait été informé sans délai;
 - b) le candidat s'était vu rejeter une demande complémentaire de capacité-cadre alors que la viabilité du service ferroviaire envisagé en dépendait;
 - c) le gestionnaire de l'infrastructure a pu réaffecter les sillons et la capacité-cadre de telle sorte que les pertes résultant de la modification ou de la résiliation de l'accord-cadre sont déjà couvertes.

4. L'accord-cadre ne comporte pas de dispositions permettant de lever une pénalité dans le cas où le candidat présente une demande distincte pour des capacités autres que celles annulées. Aucune sanction n'est demandée pour une modification qui n'entraîne qu'une légère variation de la capacité convenue.

5. Sur demande de l'organisme de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure fournit la preuve que les pénalités ont été payées en temps utile.

Article 14

Dérogation

Si un gestionnaire de l'infrastructure ne propose pas d'accords-cadres et s'il n'a aucun accord de ce type en vigueur, les articles 1^{er} à 11 et l'article 13 ne s'appliquent pas à son réseau. Une déclaration à cet effet est publiée dans le document de référence du réseau.

Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les articles 1 à 11 aux accords-cadres conclus avant le 15 mars 2003.

Article 15

Non-application de certaines dispositions

En ce qui concerne les accords-cadres conclus avant le 28 avril 2016, les États membres peuvent décider de n'appliquer ni l'article 6, paragraphe 2, ni les articles 7, 8, 9, 10, 11 ou 13 pendant une durée maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Par dérogation au paragraphe 1, les États membres ne peuvent pas recourir à l'option visée à la première phrase pour les modifications d'accords-cadres qui sont convenues après le 28 avril 2016 et qui entraîneraient une augmentation de la capacité-cadre attribuée ou une prolongation de la durée de l'accord-cadre.

Article 16

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1^{er} décembre 2016.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 7 avril 2016.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER
