

Exposé des motifs et commentaire des articles

Concerne : **Projet de loi portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire et modifiant**

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

A) Considérations générales

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

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

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

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

la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent à l'entrée sur le marché.

La législation en vigueur

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

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

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

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

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

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

- le règlement 2004/881/CE du 29 avril 2004 qui crée une agence ferroviaire européenne à Valenciennes, dont la tâche essentielle est de proposer des mesures

d'harmonisation progressive des règles de sécurité et d'élaborer des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ;

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

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

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

La réforme du premier paquet ferroviaire

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

Suivant la Commission européenne sont particulièrement en cause les nombreuses divergences entre les réglementations nationales et la mise en œuvre déficiente du premier paquet ferroviaire dans beaucoup d'États membres. À la suite de l'adoption de la résolution du Parlement européen du 17 juin 2010 sur ce thème, la Commission a traduit treize États membres devant la Cour de justice pour « ne pas avoir correctement mis en œuvre différents volets du premier paquet ferroviaire ». Le manque d'investissements des États membres dans l'infrastructure ferroviaire, dont la qualité détermine largement la compétitivité du secteur, est un autre sujet de préoccupation. De nombreux États membres ont négligé le financement du rail, alors que, parallèlement, ils soutenaient au maximum l'infrastructure routière.

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

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

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

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

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

1. Simplifier, clarifier et moderniser le cadre réglementaire en Europe : cet objectif pourra être atteint en éliminant les références croisées des trois directives et en les restructurant et fusionnant dans un code d'accès ferroviaire unique.
2. Clarifier certaines dispositions de la législation sur l'accès au réseau ferroviaire en vue de faciliter la transposition correcte et l'application efficace du droit de l'Union européenne dans tous les États membres.

3. Moderniser la législation en supprimant les dispositions obsolètes et en insérant de nouvelles dispositions qui correspondent mieux au fonctionnement du marché aujourd'hui (nouveaux entrants, détention totale ou partielle de l'infrastructure par l'État, etc.).

Problèmes à traiter suivant la Commission européenne

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

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

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

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

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

Objectifs

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

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

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

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

Structure du projet de loi

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

Le chapitre 1^{er} de la loi en projet porte modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

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

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

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

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

Il doit également être signalé que le chapitre 3 contient désormais toutes les dispositions du projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à l'accréditation des centres de formation conformément à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. En effet le Conseil d'Etat avait disposé dans son avis n° 50.432 du 4 février 2014 que « l'article 19 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ne suffit dès lors pas pour donner une base légale au projet de règlement grand-ducal qui, dans sa forme actuelle, dépasse en plus le cadre de la loi en question. ». Les auteurs du projet de loi avaient à l'époque décidé d'attendre la transposition de la directive 2012/34/UE afin de remédier à cette situation. Ceci s'applique également aux dispositions du projet de règlement grand-ducal ayant pour objet de créer un cadre réglementaire relatif à la reconnaissance des examinateurs vérifiant les compétences professionnelles du personnel affecté à des tâches de sécurité et aux critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire (avis n°50.435 du 4 février 2014).

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

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

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

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

B) Commentaires des articles

ad article 1^{er}

Les auteurs du projet de loi en question ont adapté l'intitulé du chapitre 1^{er} suivant les recommandations formulées par le Traité de légistique formelle.

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

ad article 2

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

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

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

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

ad article 3

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

ad article 4

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

En effet, à l'alinéa 1^{er} le bout de phrase « A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi » a été supprimé.

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

ad article 5

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

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

ad article 6

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

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

ad article 7

L'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 inclut désormais au paragraphe 1^{er} la définition du gestionnaire de l'infrastructure. Les précisions apportées au texte consistent à énoncer toutes les fonctions pertinentes de gestion de l'infrastructure qui doivent être exécutées par le gestionnaire de l'infrastructure, afin que toutes ces fonctions soient assurées de manière cohérente.

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

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

ad article 8

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

ad article 9

cf. article 1^{er}

ad article 10

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

ad article 11

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

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

ad article 12

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

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

ad article 13

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

ad article 14

cf. article 1^{er}

ad article 15

cf. article 2

ad article 16

cf. article 1^{er}

ad article 17

cf. article 1^{er}

ad article 18

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

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

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

ad article 19

cf. article 1^{er}

ad article 20

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

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

En fait, lorsque l'infrastructure est déclarée saturée, il doit être procédé à une analyse des capacités qui doit être menée à bien dans un délai de six mois. Encore six mois suivant

l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure doit présenter un plan de renforcement des capacités. Il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier de mise en œuvre.

ad article 21

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

ad article 22

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

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

ad article 23

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

ad article 24

cf. article 22

ad article 25

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

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

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

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

ad article 26

cf. article 1^{er}

ad article 27

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

ad article 28

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

ad article 29

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

ad article 30

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

ad article 31

cf. article 1^{er}

ad article 32

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

ad article 33

Au paragraphe 1^{er}, la référence au droit de l'Union européenne est supprimée, étant donné que la disposition en question est d'application directe du droit de l'Union européenne et reste prééminente de droit de l'Union européenne.

ad article 34

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

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

ad article 35

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

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

ad article 36

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

Cette liste contient donc à présent toutes les informations sur :

- les ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts ;
- les fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
- le capital d'exploitation ;

- les coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant ;
- les charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ferroviaire ; et
- les impôts et cotisations sociales.

ad article 37

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

ad article 38

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

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

ad article 39

cf. article 1^{er}

ad article 40

cf. article 1^{er}

ad article 41

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

ad article 42

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

ad article 43

cf. article 1^{er}

ad article 44

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

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

ad article 45

cf. article 1^{er}

ad article 46

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

ad article 47

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

ad article 48

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

ad article 49

A l'article 22, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 11 juin 1999 il est précisé que l'organisme de répartition est indépendant.

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

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

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

ad article 50

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

ad article 51

cf. article 1^{er}

ad article 52

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

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

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

L'ancien alinéa 3 est supprimé.

ad article 53

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

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

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

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

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

ad article 54

cf. article 1^{er}

ad article 55

cf. article 22

ad article 56

cf. article 1^{er}

ad article 57

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

ad article 58

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

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

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

ad article 59

cf. article 1^{er}

ad article 60

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

ad article 61

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

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

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

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

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

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

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

ad article 62

cf. article 1^{er}

ad article 63

cf. article 22

ad article 64

cf. article 1^{er}

ad article 65

cf. article 22

ad article 66

cf. article 1^{er}

ad article 67

cf. article 1^{er}

ad article 68

cf. article 1^{er}

ad article 69

cf. article 22

ad article 70

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

ad article 71

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

ad article 72

cf. article 1^{er}

ad article 73

cf. article 1^{er}

ad article 74

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

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

ad article 75

cf. article 1^{er}

ad article 76

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

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

ad article 77

cf. article 1^{er}

ad article 78

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

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

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

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

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

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

ad article 79

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

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

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

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

ad article 80

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

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

ad article 81

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

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

ad article 82

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

ad article 83

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

ad article 84

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

ad article 85

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

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

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

ad article 86

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

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

ad article 87

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

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

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

ad article 88

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

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

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

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

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

ad article 89

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

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

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

ad article 90

Au nouvel article 19*duodecies*, paragraphe 1^{er}, prévoit le cas de l'examen passé par plusieurs personnes.

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

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

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

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

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

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

ad article 91

cf. article 1^{er}

ad article 92

cf. article 1^{er}

ad article 93

cf. article 1^{er}

ad article 94

cf. article 1^{er}

ad article 95

cf. article 1^{er}

ad article 96

cf. article 1^{er}

ad article 97

cf. article 1^{er}

ad article 98

cf. article 1^{er}

ad article 99

cf. article 1^{er}

ad article 100

A l'article 2 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, ci-après désigné par le terme « loi modifiée du 3 août 2010 », la définition de la notion de « candidat » a été adaptée pour être conforme à l'article 3(19) de la directive 2012/34/UE.

ad article 101

L'article 3 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire relatif aux missions du régulateur a été adapté pour être conforme à l'article 13 (4), l'article 13 (5), l'article 31 (2), l'article 36, l'article 38 (4), l'article 56 (6), l'article 56 (7), l'article 56 (8) alinéa 1^{er}, l'article 56 (12) alinéa 1^{er}, l'article 56 (12) alinéa 2, l'article 57 (1) alinéa 1^{er}, l'article 57 (6) de la directive 2012/34/UE.

Aux paragraphes 1 à 5, le texte a été adapté pour être conforme aux dispositions du Traité de légistique formelle.

Un nouveau paragraphe 6 a été inséré qui autorise le régulateur à échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels.

Le paragraphe 7 a été adapté de manière à autoriser le régulateur à échanger des informations relatives aux sillons internationaux avec d'autres instances et administrations publiques.

Un nouveau paragraphe 8 a été inséré qui oblige le régulateur à traiter dans un délai raisonnable les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services introduites par les entreprises ferroviaires.

Un nouveau paragraphe 9 a été inséré qui permet au régulateur de recevoir toute information nécessaire sur les redevances imposées par l'Administration des chemins de fer, et l'exploitant d'installation de service afin de permettre au régulateur d'assumer ses fonctions.

Un nouveau paragraphe 10 a été inséré qui oblige le régulateur à veiller à la conformité des redevances fixées par l'Administration.

Un nouveau paragraphe 11 a été inséré qui impose au régulateur de contrôler les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées.

Un nouveau paragraphe 12 a été inséré qui impose au régulateur d'évaluer l'objectif d'un service international et l'incidence économique potentielle sur les contrats de service publics existants.

Un nouveau paragraphe 13 a été inséré qui oblige le régulateur à consulter tous les deux ans au moins, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

Un nouveau paragraphe 14 a été inséré qui habilite le régulateur à demander toutes les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

Un nouveau paragraphe 15 a été inséré qui autorise le régulateur à effectuer des audits ou à commander des audits externes.

ad article 102

Pour une transposition conforme de l'article 11 (2) de la directive 2012/34/UE, l'article 4, paragraphe 2, de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire a été remplacé et prévoit que le régulateur doit désormais se fonder sur une liste de critères prédéterminés dans son analyse économique objective pour déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public.

ad article 103

cf. article 1^{er}

ad article 104

L'article 5 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire concernant le recours d'un candidat qui estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination, ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, a été adapté selon les dispositions des articles 56 (1), 56 (2), (56 (3) alinéa 1^{er}, 56 (9) alinéa 1^{er}, 56 (9) alinéa 3, 56 (10), 56 (11), 57 (3), 57 (4), et 57 (5) de la directive 2012/34/UE.

ad article 105

cf. article 1^{er}

ad article 106

L'article de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire concernant la procédure à respecter par le régulateur pour sanctionner des manquements constatés, a été adapté selon les dispositions de l'article 56 (9) alinéa 2, de la directive 2012/34/UE. Un nouveau paragraphe 7 prévoit à présent que les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

Pour une meilleure lisibilité de l'article 6, les auteurs ont préféré structurer l'article en question en plusieurs paragraphes.

ad article 107

cf. article 1^{er}

ad article 108

A l'article 7 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire a été corrigé un renvoi d'article.

ad article 109

cf. article 1^{er}

ad article 110

L'article 98 de la présente loi prévoit une référence sous forme abrégée.

Annexes

L'annexe I précise les documents à joindre à la demande d'accréditation d'un centre de formation.

L'annexe II reproduit le modèle de l'attestation d'accréditation d'un centre de formation.

L'annexe III reproduit la déclaration d'indépendance et d'impartialité.

L'annexe IV énumère les documents à joindre à la demande de reconnaissance d'un examinateur.

L'annexe V reproduit le modèle de l'attestation de reconnaissance d'un examinateur.