

Loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(Mém. A – 86 du 02.07.1999, p. 1794 ; doc. parl. 4217 ; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

modifiée par

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A – 141 du 16 août 2006, p. 2330 ; doc. parl. 5529)

Loi du 22 juillet 2009

(Mém. A – 169 du 27 juillet 2009, p. 2466 ; doc. parl. 5824 ; dir. 2004/49)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A – 135 du 12 août 2010, p. 2194 ; doc. parl. 6110 ; dir. 2007/58)

Loi du 14 décembre 2011

(Mém. A – 273 du 27 décembre 2011, p. 4884 ; doc. parl. 6282 ; dir. 2008/110, 2004/49)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc. parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Objet et définitions. »

Art. 1^{er}.

(Loi du 00 xx 0000)

« La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau national que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées à effectuer des services de transport sur le réseau national, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international. »

Art. 2.

(Loi du 00 xx 0000)

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

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

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

Art. 3.

(Loi du 00 xx 0000)

« Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau national est titulaire d'une licence répondant aux critères de la présente loi. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} bis - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire. »

(Loi du 00 xx 0000)

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

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

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

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

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

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - Les conditions d'obtention et de validité des licences. »

Art. 4.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements

de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence. »

Art. 5.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Les dispositions du présent chapitre 2 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 4, paragraphe 1^{er}, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises. »

Art. 6.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévus par la présente loi et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 9, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande lui a été remis.

Les décisions de refus sont motivées ; elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

Art. 7.

L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences

- d'honorabilité,
- de capacité financière appropriée et
- de capacité professionnelle,

spécifiées aux articles 8 à 10.

Art. 8.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 7, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;

4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants. »

Art. 9.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

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

Art. 10.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable.

L'entreprise ferroviaire respecte les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits du personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur. »

Art. 11.

(Loi du 00 xx 0000)

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

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans. »

Art. 12.

(Loi du 00 xx 0000)

« Les licences accordées en vertu de la présente loi sont valables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 7 et 11, a lieu dans les conditions prévues par les articles 13, 14 et 15.

Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées. »

Art. 13. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe, qui ne peut être inférieur à mille deux cent cinquante euros ni supérieur à cinq mille euros, et son mode de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Art. 14.

(Loi du 00 xx 0000)

« Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne. »

Art. 15.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque:

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
 - a) les conditions de la licence ; ou
 - b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
 - c) les prescriptions nationales ; ou
2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11.

(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence ferroviaire européenne des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées. »

Art. 16. Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 17.

(Loi du 00 xx 0000)

(1) Les infractions aux dispositions des articles 4, 11 et 15 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée. »

Art. 18. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.

(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 17.

Art. 19. Disposition transitoire.

Une licence valable pour un an peut être délivrée aux entreprises qui en font la demande dans les 12 mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, et qui justifient avoir depuis un an au moins exercé à titre principal les activités d'une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2, sous réserve pour ces entreprises de remplir en outre les conditions d'honorabilité et de capacité financière prévues respectivement aux articles 8 et 9.

(Loi du 00 xx 0000)

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

(Loi du 00 xx 0000)

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

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

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

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

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

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

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

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 - La répartition des sillons. »

Art. 20.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 4, sont admises à effectuer des transports sur le réseau national dans les conditions de la présente loi.

(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité. Un règlement grand-ducal en arrêtera les modalités.

Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.

(3) Le droit d'accès au réseau national peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.

(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne déterminant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.

Un règlement grand-ducal, pris sur la base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.

(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 30.

(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau national est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 20bis.** L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. »

Art. 21.

(Loi du 00 xx 0000)

La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau national et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.

Lorsqu'une section de ligne du réseau national a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes :

1. les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ;
2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ;
3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.

Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadre peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Ce règlement grand-ducal spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.

Art. 22.

(Loi du 00 xx 0000)

(1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, appelée ci-après « l'Administration ».

(2) L'organisme de répartition arrête l'horaire de service après avoir, le cas échéant, demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau national, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau national. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 20bis et il conclut avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités du chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.

(3) [abrogé]

(4) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions.

(5) à (9) [abrogés]

Art. 22bis. [abrogé]

Art. 23.

(Loi du 00 xx 0000)

« Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau national ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.

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

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 4 - Les redevances d'utilisation. »

Art. 24.

(Loi du 00 xx 0000)

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

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

Art. 25.

(Loi du 00 xx 0000)

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

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

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

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

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

Chapitre V – [abrogé]

Art. 26 à 29. [abrogés]

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 6 – Dispositions finales. »

Art. 30.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité. »

Art. 31. Les infractions aux dispositions des articles 20 à 25 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 17, paragraphe 1^{er}.

Art. 32. Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 33. La présente loi entrera en vigueur le premier jour du sixième mois suivant sa publication au Mémorial.

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