

N° 6931⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

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**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(15.12.2016)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 21 décembre 2015 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 27 octobre 2016.

Les avis respectifs de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés datent des 25 janvier et 16 février 2016.

Le 28 janvier 2016, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice et procédé à un premier examen du projet de loi.

Lors de la réunion du 10 novembre 2016, elle a examiné le projet de loi, ainsi que l'avis du Conseil d'Etat et adopté une série d'amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 6 décembre 2016.

La Commission du Développement durable a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat au cours de sa réunion du 8 décembre 2016.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 15 décembre 2016.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

Evolution 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 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 doivent 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 trans-européens. 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 1^{er} janvier 2006 et sur le marché national au 1^{er} 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'Etats membres. A la suite de l'adoption de la résolution du Parlement européen du 17 juin 2010 sur ce thème, la Commission a traduit treize Etats 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 Etats membres dans l'infrastructure ferroviaire, dont la qualité détermine largement la compétitivité du secteur, est un autre sujet de préoccupation. De nombreux Etats 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'Etats 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.

Forte 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 Etats 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'Etat, 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'Etats 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 Etats 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 Etats 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.

Par conséquent, la directive prescrit une coopération étroite avec l'Administration des chemins de fer et avec l'autorité responsable des licences en prévoyant un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

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 adapté l'ensemble des dispositions faisant l'objet du présent 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.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le fait que les auteurs ont préféré adapter les quatre textes nationaux plutôt que de se limiter à l'introduction d'un nouveau texte de base est un choix qui ne facilite pas nécessairement la transposition du texte européen. Aussi le Conseil d'Etat aurait-il apprécié de disposer d'un commentaire des articles plus étoffé. Le Conseil d'Etat constate cependant avec satisfaction que les auteurs profitent de l'adaptation des textes nationaux pour répondre à ses critiques formulées dans son avis n° 50.435 du 4 février 2014 relatif au 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.

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.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 6 décembre 2016 approuve le projet de loi en question.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre de commerce

La Chambre de commerce ayant émis son avis en date du 25 janvier 2016 reconnaît le potentiel économique que représente le marché ferroviaire européen et salue la volonté d'améliorer la qualité et l'efficacité des réseaux ferroviaires. Elle apprécie également les précisions apportées quant aux conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire ainsi que le renforcement des exigences en matière de sécurité. Cependant, elle note l'absence de référence à la possibilité prévue par la directive qu'un gestionnaire de l'infrastructure équilibre ses comptes sans apport financier de l'Etat, si le transport ferroviaire doit être capable de concurrencer d'autres modes de transport.

Finalement la Chambre de commerce salue l'ensemble des dispositions du présent projet de loi tendant à son avis à assurer à tous les prestataires un accès équitable au réseau ferroviaire national, favorisant ainsi la concurrence.

Avis de la Chambre des salariés

Dans son avis du 16 février 2016, la Chambre des salariés présente un historique et les objectifs généraux, horizontaux et spécifiques du premier paquet ferroviaire qualifié de „paquet infrastructure“ tout en résumant également les trois paquets ferroviaires suivants.

De façon générale, la CSL déplore le processus de libéralisation du rail entamée au niveau européen du fait qu'elle va au détriment des conditions de travail et de la sécurité. Dans ce contexte, la CSL dénonce tout particulièrement le déclin progressif du rail par rapport aux autres moyens de transport, notamment routier et plaide pour une harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport. Dans cet ordre d'idées, la CSL souligne la responsabilité publique dans la politique des transports ferroviaires et se prononce en faveur des principes communs tels que: universalité et égalité d'accès, continuité, sécurité, qualité, efficacité, accessibilité tarifaire, transparence, protection des usagers, des consommateurs, des groupes sociaux défavorisés, de l'environnement et autres, ainsi que sur la participation des citoyens. Elle estime en outre que la refonte du premier paquet ferroviaire constitue une attaque incontestable contre les entreprises ferroviaires historiques et que l'ouverture de la concurrence aura un impact négatif sur l'offre et la qualité des services, sur les prix et les budgets publics tout en menant à des conséquences sociales néfastes. Un système de chemin de fer intégré avec

aucune séparation entre les gestionnaires des infrastructures et les opérateurs ferroviaires constituerait de l'avis de la CSL la seule garantie de sécurité et de pérennité dans tous les domaines susmentionnés.

Compte tenu de tous les risques engendrés par le paquet de refonte et de ses projets de transposition en droit national, la CSL désapprouve le projet de loi sous rubrique.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Article 1^{er}

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 1^{er} de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 1^{er}. Dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ci-après „la loi modifiée du 10 mai 1995“, la division „I. Les principes de gestion du réseau ferré“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Les principes de gestion du réseau.“.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer les termes „ , ci-après „la loi modifiée du 10 mai 1995“ “ et de recourir par la suite à la formule „loi précitée du 10 mai 1995“, lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

L'intitulé d'un groupement d'articles n'est pas à souligner et se termine sans point final. Partant, il convient d'écrire: „Chapitre 1^{er} – Les principes de gestion du réseau“.

Article 2

Cet article modifie l'article 1^{er} de la loi du 10 mai 1995 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 2. A l'article 1^{er} de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° A l'alinéa 1^{er}, l'expression „est conçu pour répondre“ est remplacée par celle de „répond“.
- 3° A l'alinéa 2, le mot „contribueront“ est remplacé par celui de „contribuent“.

Le Conseil d'Etat rappelle que le mode de numérotation communément employé pour caractériser les énumérations se distingue par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., ...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en employant des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...). Il suggère donc d'écrire:

„**Art. 2.** A l'article 1^{er} de la loi précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1. ...
2. ...
3. ...“

Article 3

Cet article modifie l'article 2 de la loi du 10 mai 1995 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 3. L'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

1. „bénéfice raisonnable“, un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;
2. „exploitant d'installation de service“, toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 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;

3. „infrastructure ferroviaire“, l’ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l’exception de celles situées à l’intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d’engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:
 - a) terrains;
 - b) corps et plate-forme de la voie: remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige;
 - c) ouvrages d’art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
 - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
 - e) superstructure: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d’assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l’exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction;
 - f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons;
 - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie;
 - h) installations d’éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
 - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d’alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;
 - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport;
4. „installation de service“, l’installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d’un ou plusieurs des services visés à l’annexe II, points 2, 3 et 4 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;
5. „réseau“, l’ensemble de l’infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l’infrastructure;
6. „voies de garage“, les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.“

Le Conseil d’Etat souligne qu’un article regroupant des définitions prend normalement la teneur suivante:

„**Art. ...** Pour l’application de la présente loi, on entend par:

1. „...“: ...;
2. „...“: ...;
3. „...“: ...;
- ...“

Il note par ailleurs qu'au point 3 de l'article 2 de la loi du 10 mai 1995, l'abréviation „etc.“ est à omettre, car les définitions doivent être complètes et n'exclure aucun cas existant ou immédiatement prévisible.

Le Conseil d'Etat souhaite encore insérer dans la liste des définitions à l'article 2 de la loi précitée du 10 mai 1995, la définition du „gestionnaire de l'infrastructure“ au lieu de l'insérer au paragraphe 1^{er} de l'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995.

Article 4

L'article sous rubrique actualise l'article 3 de la loi du 10 mai 1995 par la suppression de dispositions devenues obsolètes. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 4. L'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 3.** L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.“

Article 5

L'article sous rubrique modifie l'article 4 de la loi du 10 mai 1995 en supprimant le terme „notamment“, comme ne présentant aucune plus-value légale. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 5. A l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1° Le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

2° A l'alinéa 3, le terme „notamment“ est supprimé.

3° A l'alinéa 4, le mot „seront“ est remplacé par celui de „sont“.

Article 6

L'article sous rubrique modifie l'article 5 de la loi du 10 mai 1995 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 6. A l'article 5 de la loi modifiée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1° A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

2° A l'alinéa 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel „ayant dans ses attributions les Chemins de fer“ est remplacée par „ayant dans ses attributions les Transports“.

3° A l'alinéa 2, le terme „Conseil de Gouvernement“ est remplacé par celui de „Gouvernement en conseil“.

Au point 2, le Conseil d'Etat recommande de modifier le renvoi au portefeuille ministériel pour correctement écrire: „... ayant les Transports dans ses attributions“.

Article 7

Cet article modifie l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995, afin de réunir dans une seule disposition toutes les informations concernant le gestionnaire de l'infrastructure, à savoir sa définition, ses missions, les caractéristiques et le contenu du contrat à signer entre le gestionnaire et l'Etat, ceci dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du texte de loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 7. L'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 6.** (1) La gestion du réseau est confiée aux CFL, ci-après dénommés „le gestionnaire de l'infrastructure“ défini comme toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les modalités de mise en œuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement

grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3*bis* et comporte les éléments suivants:

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II 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. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures;
2. la structure des versements ou des fonds alloués:
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II 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;
 - b) à l'entretien et au renouvellement;
 - c) à une nouvelle infrastructure;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants:
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle;
 - b) la capacité du réseau;
 - c) la gestion des actifs;
 - d) les volumes d'activité;
 - e) les niveaux de sécurité; et
 - f) la protection de l'environnement;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1^{er};
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.“

Le Conseil d'Etat estime qu'il faudra faire une différence entre la définition et la détermination du gestionnaire. Dès lors, il estime qu'au paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique, il y a lieu de désigner les CFL comme gestionnaire en précisant la qualification juridique de cette entité. Ensuite, dans une deuxième phrase, il y a lieu de préciser les „missions“ du gestionnaire, ce qui n'est pas l'équivalent de la définition du gestionnaire. Dès lors, le paragraphe 1^{er} de l'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995 pourrait prendre la teneur suivante:

„La gestion du réseau est confiée à la Société des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après „CFL“.“

Le Conseil d'Etat constate que les auteurs entendent donner une certaine publicité au contrat à conclure entre l'Etat et les CFL. Or, au paragraphe 2 de l'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995, il est prévu que le contrat sera „approuvé par règlement grand-ducal“, tandis que le paragraphe 4 de l'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995 prévoit que le même contrat sera „publié au plus tard un mois après sa conclusion“. Il s'agit de deux mesures de publicité différentes et les deux dates de publication dues à ces deux instruments de publicité risquent de ne pas être identiques. Cette double publication qui risque de créer, entre autres, des problèmes d'interprétation de la convention quant à sa durée et quant à son opposabilité est contraire au principe de la sécurité juridique et entraîne l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Celui-ci estime que la première publication est à supprimer, car sans véritable plus-value, et, pour éviter toute équivoque, il est d'avis que l'arrêté grand-ducal d'approbation du contrat assurera une entrée en vigueur et une publicité adéquate au contrat conclu.

D'un point de vue légistique:

- au paragraphe 1^{er} de l'article 6 de la loi du 10 mai 1995, le „gestionnaire de l'infrastructure“ est défini. Cette disposition devrait être insérée dans la liste des définitions à l'article 2 de la loi du 10 mai 1995, telle que prévue par l'article 3 de la loi en projet.
- au paragraphe 2 dudit article, il convient d'écrire au point 1 „... englobant tous les aspects ...“ au lieu de „Ce point englobe tous les aspects ...“.

Afin de se conformer aux souhaits de la Haute Corporation, la commission parlementaire a amendé l'article sous rubrique et a:

- désigné les CFL comme gestionnaire de l'infrastructure en précisant sa qualification juridique;
- supprimé la définition du gestionnaire de l'infrastructure pour la réinsérer parmi les définitions de l'article 3;
- repris les missions du gestionnaire de l'infrastructure à partir du règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL.

Ensuite, afin de réaffirmer encore une fois la différence entre la définition et la détermination du gestionnaire de l'infrastructure et pour concorder avec la nouvelle rédaction du paragraphe 1^{er}, la Commission propose de modifier la rédaction du début du paragraphe 2.

Finalement, afin de donner droit à l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat à l'égard des deux instruments de publicité du contrat à conclure entre l'Etat et les CFL et pour éviter toute insécurité juridique, les auteurs des amendements ont supprimé la première publication. Un règlement grand-ducal d'approbation du contrat assurera une entrée en vigueur et une publicité adéquate au contrat conclu.

L'article 7 se lira comme suit:

Art. 7. L'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

„Art. 6. (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après „CFL“. Cette gestion comprend les missions suivantes:

- 1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau national, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux;**
- 2. le bon déroulement des projets d'infrastructure;**
- 3. la gestion du trafic sur le réseau national dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.**

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les

CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre *3bis* et comporte les éléments suivants:

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II 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 **englobant Ce point englobe** tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures;
2. la structure des versements ou des fonds alloués:
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II 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;
 - b) à l'entretien et au renouvellement;
 - c) à une nouvelle infrastructure;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants:
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle;
 - b) la capacité du réseau;
 - c) la gestion des actifs;
 - d) les volumes d'activité;
 - e) les niveaux de sécurité; et
 - f) la protection de l'environnement;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1^{er};
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. **Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat approuve l'amendement lui soumis et lève son opposition formelle.

Article 8

Cet article abroge l'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995, comme étant d'applicabilité d'office. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 8. L'article 7 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est abrogé.

Article 9

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 9. Dans la loi modifiée du 10 mai 1995, la division „II. L'institution d'un Fonds du Rail“ est remplacée par celle de „Chapitre 2 – L'institution d'un Fonds du rail.“.

Article 10

Cet article rétablit et déplace vers le début du chapitre 2 l'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Il 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. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 10. L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est rétabli dans la teneur suivante sous le chapitre 2:

„**Art. 8.** En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat.“.

Le Conseil d'Etat suggère de supprimer la partie de phrase „sont dotés d'un statut d'indépendance selon lequel“, afin de se conformer à la directive demandant aux Etats membres de garantir que les entreprises ferroviaires à détention ou participation étatique disposent de l'indépendance nécessaire.

Article 11

L'article sous rubrique modifie l'article 9 de la loi modifiée du 10 mai 1995 et 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. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 11. A l'article 9 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1° Il est inséré un nouvel alinéa 1^{er} libellé comme suit:

„Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.“

2° A l'alinéa 2, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

Article 12

L'article sous rubrique modifie comme suit l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995:

- Dans la liste des projets ferroviaires, la future gare ferroviaire „pont rouge“ est renommé par sa dénomination exacte „Pfaffenthal-Kirchberg“;
- Afin d'être conforme à l'article 8 (4) de la directive 2012/34/UE, il est rajouté un nouveau 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, 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'Etat, y compris, le cas échéant, les avances de l'Etat, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 12. A l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° La dénomination „Fonds du Rail“ est remplacé par „Fonds du rail“.
- 2° Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 3° Au paragraphe 1^{er}, point 3, le terme „notamment“ est supprimé.
- 4° Au paragraphe 3, point 32, la dénomination „pont rouge“, est remplacée par celle de „Pfaffenthal-Kirchberg“.
- 5° Le paragraphe 4 est abrogé.
- 6° Il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit:

„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, 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’Etat, y compris, le cas échéant, les avances de l’Etat, et, d’autre part, les dépenses d’infrastructure.“

Article 13

L’article 13 modifie l’article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995 et prévoit les différentes formes d’alimentation du Fonds du rail, qui sont désormais au nombre de six. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 13. A l’article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l’alinéa 1^{er}, la dénomination „Fonds du Rail“ est remplacé par „Fonds du rail“.
- 2° A l’alinéa 1^{er}, points 3 et 5, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.
- 3° A l’alinéa 1^{er}, point 4, est remplacé par la disposition suivante:
„par des redevances d’utilisation de l’infrastructure et des excédents dégagés d’autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d’activité visés 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;“
- 4° A l’alinéa 1^{er}, point 5, le mot „notamment“ est supprimé.
- 5° A l’alinéa 2, le mot „tirets“ est remplacé par celui de „points“.

Le Conseil d’Etat rappelle que les qualificatifs *bis*, *ter*, *quater*, *quinquies*, etc., sont toujours à mettre en italique.

Article 14

Cet article modifie l’intitulé du chapitre 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 14. Dans la loi modifiée du 10 mai 1995, la division „III. Les raccordements ferroviaires internationaux“ est remplacée par celle de „Chapitre 3 – Les raccordements ferroviaires internationaux“.

Article 15

Cet article modifie l’article 12 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et se lit comme suit:

Art. 15. A l’article 12 de la loi du 10 mai 1995, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.

Articles 16 et 17

Ces articles modifient respectivement les articles 13 et 14 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Ils n’appellent pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et, dans leur version initiale, se lisent comme suit:

Art. 16. A l’article 13 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1° La dénomination „Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux“ est remplacée par celle de „Fonds des raccordements ferroviaires internationaux“.

2° L'expression „à charge à“ est corrigée par celle de „à charge de“.

Art. 17. A l'article 14 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1° La dénomination „Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux“ est remplacée par celle de „Fonds des raccordements ferroviaires internationaux“.

2° A l'alinéa 1^{er}, point 2, la dénomination „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.

3° A l'alinéa 2, le mot „tirets“ est remplacé par celui de „points“.

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. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 18. Un nouveau chapitre *3bis* intitulé „Chapitre *3bis* – Coût de l'infrastructure et comptabilité.“ est ajouté à la loi modifiée du 10 mai 1995 derrière le chapitre 3 existant:

„Chapitre *3bis* – Coût de l'infrastructure et comptabilité

Art. 14bis. (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.“

Article 19

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 19. Dans la loi modifiée du 10 mai 1995, la division „IV. *Les missions du gestionnaire de l'infrastructure*“ est remplacée par celle de „Chapitre 4 – *Les missions du gestionnaire de l'infrastructure*.“

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. Il modifie l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 en y insérant 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. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 20. L'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par la disposition suivante:

„(1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée „infrastructure saturée“ et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique:

1. les raisons de la saturation;
2. l'évolution probable du trafic;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où:

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si:

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements."

Au paragraphe 2 de l'article 15 de la loi précitée du 10 mai 1995, le Conseil d'Etat conseille d'écrire: „Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent ..."

Article 21

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Il 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 erroné de la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 21. A l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1^{er}, la référence „aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10" est remplacée par celle de „à l'article 10, paragraphes 2 et 3".
- 2° A l'alinéa 2, l'expression „Pour le surplus" est supprimée.
- 3° A l'alinéa 2, la référence à la „loi du 15 mai 1979" est corrigée par celle à „loi du 15 mars 1979".

Article 22

Cet article modifie l'article 17 de la loi du 10 mai 1995. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 22. A l'article 17 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 2, l'expression „Dans cette hypothèse" est remplacée par celle de „Dans ce cas".
- 2° A l'alinéa 2, la notion de „gestionnaire" est remplacée par celle de „gestionnaire de l'infrastructure".

Article 23

Cet article modifie l'article 18 de la loi du 10 mai 1995. Il supprime le dernier alinéa de l'article 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.", étant donné que la disposition en question est d'applicabilité directe du droit de l'Union européenne. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 23. A l'article 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois" est remplacé par celui de „réseau national".
- 2° L'alinéa 2 est supprimé.

Article 24

Cet article modifie l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 24. A l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995, la notion de „gestionnaire" est remplacée par celle de „gestionnaire de l'infrastructure".

Article 25

Cet article modifie l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995. 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, 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 gestionnaire de l'infrastructure. 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. Dans sa version initiale, l'article 25 se lit comme suit:

Art. 25. L'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 20.** (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale 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 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 aux alinéas 1^{er} et 3 du présent paragraphe 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.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.“

Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, de l'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995, le Conseil d'Etat recommande de remplacer les termes „dans le cadre de la présente loi“ par „sur base de la présente loi“.

Article 26

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 1^{er} de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 26. Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, ci-après dénommée „la loi modifiée du 11 juin 1999“, la division „Chapitre I – Objet et définitions“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Objet et définitions.“.

Le Conseil d'Etat recommande de supprimer les termes „ , ci-après dénommée „la loi modifiée du 11 juin 1999“ “ et de recourir par la suite à la formule „loi précitée du 11 juin 1999“, lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

Article 27

Cet article modifie l'article 1^{er} de la loi modifiée du 11 juin 1999. L'alinéa 2 est supprimé, étant donné que cette disposition est devenue obsolète. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 27. A l'article 1^{er} de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° A l'alinéa 1^{er}, l'expression „en vertu du droit communautaire“ est supprimée.
- 3° L'alinéa 2 est supprimé.

Article 28

Cet article modifie l'article 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Les définitions sont adaptées, respectivement insérées en exécution de l'article 3 de la directive 2012/34/UE. Dans sa version initiale, l'article 28 se lit comme suit:

Art. 28. L'article 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est modifié de la manière suivante:

„**Art. 2.** 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 Etat 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 Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats 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.“

Au point 4 de l'article 2 de la loi précitée du 11 juin 1999, le Conseil d'Etat rappelle que l'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte visé doit obligatoirement être mentionné au dispositif lors de la première citation dudit acte.

Article 29

Cet article modifie l'article 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 29. A l'article 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° Les mots „doit être“ sont remplacés par le mot „est“.
- 3° La référence „à la directive modifiée 95/18/CE“ est remplacée par celle „aux critères de la présente loi.“

Article 30

Cet article ajoute un nouveau chapitre 1^{er}bis intitulé „Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire“ contenant un article 3bis 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. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 30. Un nouveau chapitre 1^{er}bis intitulé „Chapitre 1^{er}bis – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire.“ est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 1^{er} existant:

„Chapitre 1^{er}bis – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

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 Etat 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) A 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 Etats 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 Etat membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.“

Article 31

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 31. Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division „Chapitre II – Les conditions d'obtention et de validité des licences“ est remplacée par celle de „Chapitre 2 – Les conditions d'obtention et de validité des licences.“

Article 32

Cet article modifie l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 32. A l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1^{er}, les mots „doivent exercer“ sont remplacés par le mot „exercer“.
- 2° Au paragraphe 1^{er}, la partie de phrase „disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer“ est remplacée par le terme „assurent“.

Article 33

Cet article modifie l'article 5 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 33. A l'article 5 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1^{er}, la référence au „chapitre II“ est remplacée par celle au „chapitre 2“.
- 2° Au paragraphe 1^{er}, la partie de phrase „en conformité avec les exigences du droit communautaire“ est supprimée.
- 3° Au paragraphe 2, la référence au „paragraphe 1. de l'article 4“ est remplacée par celle à „à l'article 4, paragraphe 1^{er}“.
- 4° Au paragraphe 2, l'expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.

Article 34

Cet article modifie l'article 6 de la loi modifiée du 11 juin 1999. 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“. Par ailleurs, le 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. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit:

Art. 34. A l'article 6 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1° Au paragraphe 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel „ayant dans ses attributions les Chemins de fer“ est remplacée par „ayant dans ses attributions les Transports“.

2° Le paragraphe 1^{er} est complété par la disposition suivante:

„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.“

Le Conseil d'Etat recommande de modifier le renvoi au portefeuille ministériel pour correctement écrire: „... ayant les Transports dans ses attributions“.

Article 35

Cet article modifie l'article 8 de la loi du 11 juin 1999 comme suit:

- deux nouveaux points ont été rajoutés à la liste des exigences afin d'apprécier l'honorabilité d'un candidat,
- 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.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 35. A l'article 8 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1° A l'alinéa 2, l'expression „en particulier“ est supprimée.

2° A l'alinéa 2, point 1, la partie de phrase „notamment y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;“ est supprimée.

3° A l'alinéa 2, point 3, la partie de phrase „notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;“ est supprimée.

4° L'alinéa 2, point 4, est remplacé par le libellé suivant:

„n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail;“

5° Il est inséré un point 5 à l'alinéa 2, libellé comme suit:

„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.“

6° A l'alinéa 4, la dernière phrase est supprimée.

Article 36

Cet article modifie 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. Dans sa version initiale, l'article 36 se lit comme suit:

Art. 36. A l'article 9 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1° Au paragraphe 2, alinéa 2, les mots „doivent être“ sont remplacés par le mot „sont“.

2° Au paragraphe 2, alinéa 2, point 1, la partie de phrase „y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;“ est supprimée.

3° Au paragraphe 2, alinéa 2, point 4, la partie de phrase „y compris coûts d’acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;“ est supprimée.

4° Au paragraphe 2, alinéa 2, il est inséré un point 6, libellé comme suit:
„impôts et cotisations sociales.“

5° Au paragraphe 2, alinéa 3, le terme „notamment“ est supprimé.

6° Le paragraphe 2, alinéa 4, est corrigé de la façon suivante:

„Dans le cadre de l’appréciation de la capacité financière, l’entreprise ferroviaire 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.“

Le Conseil d’Etat recommande, au point 6, d’écrire „à l’alinéa 1^{er}“ au lieu de „au premier alinéa“.

Article 37

Cet article modifie l’article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et se lit comme suit:

Art. 37. A l’article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1° A l’alinéa 2, les mots „doit respecter“ sont remplacés par le mot „respecte“ et l’expression „de façon générale“ est supprimée.

2° L’alinéa 3 est supprimé.

Article 38

Cet article modifie l’article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et se lit comme suit:

Art. 38. A l’article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1° Il est inséré un nouvel alinéa 1^{er}, libellé comme suit:

„Sans préjudice des règles de l’Union en matière d’aides d’Etat 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.“

2° A l’ancien alinéa 1^{er}, devenu nouvel alinéa 2, les mots „doit rapporter“ sont remplacées par le mot „rapporte“.

3° A l’ancien alinéa 1^{er}, devenu nouvel alinéa 2, l’expression „à tout moment“ et la partie de phrase „pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire“ sont supprimés.

4° A l’alinéa 4, les mots „doit être“ sont remplacés par le mot „est“.

Article 39

Cet article modifie l’article 12 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et se lit comme suit:

Art. 39. A l’article 12 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1° A l’alinéa 1^{er}, l’expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.

2° A l’alinéa 2, le renvoi aux „articles 13, 14, 15 et 16“ est remplacé par celui aux „articles 13, 14 et 15.“

Article 40

Cet article modifie l’article 12 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et se lit comme suit:

Art. 40. A l'article 14 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1^{er}, le terme „sérieux“ est supprimé.
- 2° A l'alinéa 2, l'expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.
- 3° A l'alinéa 2, l'expression „Commission Européenne“ est remplacée par celle de „Commission européenne.“

Article 41

Cet article modifie l'article 15 de la loi modifiée du 11 juin 1999 en précisant que le ministre qui délivre, suspend, retire, change ou renouvelle une licence ferroviaire en informe l'Agence ferroviaire européenne et non plus directement la Commission européenne, comme c'était le cas jusqu'à présent. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 41. A l'article 15 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est reformulé comme suit:
 - „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 ferroviaire dans un délai raisonnable; ou
 - 3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11.“
- 2° Au paragraphe 3, le terme „Commission Européenne“ est remplacé par celui de „Agence ferroviaire européenne“.

Article 42

Cet article abroge l'article 16 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 42. L'article 16 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est abrogé.

Article 43

Cet article modifie l'article 17 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 43. A l'article 17, paragraphe 3, de la loi modifiée du 11 juin 1999, le renvoi aux paragraphes „1. et 2.“ est corrigé par le renvoi aux paragraphes „1^{er} et 2“ et l'expression „du présent article“ est supprimée.

Article 44

Cet article introduit un nouveau chapitre *2bis* intitulé „Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux“, ainsi qu'un nouvel article *19bis* dans la loi modifiée du 11 juin 1999, précisant que les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes applicables aux sociétés commerciales. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit:

Art. 44. Un nouveau chapitre *2bis* intitulé „Chapitre *2bis* – Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux.“ est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 2 existant:

**„Chapitre *2bis* – Gestion des entreprises ferroviaires
selon des principes commerciaux**

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.“

Bien que le Conseil d'Etat eût préféré d'autres termes que ceux de „principes commerciaux“, il constate qu'il s'agit là de la terminologie utilisée par la directive, qui est à respecter.

Article 45

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 45. Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division „Chapitre III – La répartition des sillons“ est remplacée par celle de „Chapitre 3 – La répartition des sillons.“.

Article 46

Cet article modifie l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 46. A l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° L'expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.
- 3° L'expression „droit communautaire“ est remplacée par celle de „droit de l'Union européenne“.
- 4° Au paragraphe 2, l'expression „par ailleurs“ est supprimée.
- 5° Le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, est supprimé.
- 6° Au paragraphe 4, alinéa 2, l'expression „Communautés Européennes“ est remplacée par celle de „Communautés européennes“.
- 7° Au paragraphe 5, le terme de „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

Article 47

Cet article modifie l'article 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 47. A l'article 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999, la référence à la „loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire“ est corrigée par celle à la „loi modifiée du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire.“

Le Conseil d'Etat recommande d'écrire correctement „loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire“ et recourir par la suite à la formule „loi précitée du 22 juillet 2009“, lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

Article 48

Cet article modifie l'article 21 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 48. A l'article 21 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° A l'alinéa 1^{er}, l'expression „droit communautaire“ est remplacée par celle de „droit de l'Union européenne“.
- 3° A l'alinéa 1^{er}, l'expression „au graphique de circulation“ est remplacée par celle de „à l'horaire de service“.

Article 49

Cet article modifie l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 49. A l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° Au paragraphe 1^{er}, le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration des chemins de fer, appelée ci-après l'Administration.“
- 3° Au paragraphe 1^{er}, le terme „organisme de répartition“ est remplacé par celui de „organisme de répartition indépendant“.
- 4° Au paragraphe 2, le terme „graphique de circulation“ est remplacé par celui de „horaire de service“.
- 5° Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, la référence à „l'article 15 de la directive 2001/14/CE précitée“ est remplacée par celle à „l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.“
- 6° Au paragraphe 2, alinéa 5, la référence à „la directive 2001/14/CE précitée“ est remplacée par celle au „chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation“.
- 7° Au paragraphe 4, le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration“.
- 8° Au paragraphe 4, l'expression „décrites dans cet article et dans l'article 25“ est supprimée.
Au point 2°, le Conseil d'Etat recommande d'écrire „dénommée ci-après „l'Administration“;“.

Article 50

Cet article modifie l'article 23, alinéa 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 50. A l'article 23 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1^{er}, le terme de „réseau luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° L'alinéa 2 est reformulé comme suit:

„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.“

Au point 2°, le Conseil d'Etat recommande de remplacer le mot „sera“ par „est“.

Article 51

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 4 de la loi précitée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 51. Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division „Chapitre IV – Les redevances d'utilisation“ est remplacée par celle de „Chapitre 4 – Les redevances d'utilisation.“.

Article 52

Cet article modifie l'article 24 de la loi précitée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 52. L'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est modifié comme suit:

„**Art. 24.** 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.“

Article 53

Cet article modifie l'article 25 de la loi précitée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 53. L'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 est modifié comme suit:

„**Art. 25.** 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.“

Article 54

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 6 de la loi précitée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 54. Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 la division „Chapitre VI – Dispositions finales“ est remplacée par celle de „Chapitre 6 – Dispositions finales.“.

Article 55

Cet article modifie l'article 30 de la loi précitée du 11 juin 1999. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 55. A l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1° Le terme „ferré“ est supprimé.

2° Le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.

Article 56

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 1^{er} de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 56. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, ci-après dénommée „la loi modifiée du 22 juillet 2009“, la division „Chapitre I Champ d'application et définitions“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Champ d'application et définitions.“.

Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes „ , ci-après dénommée „la loi modifiée du 22 juillet 2009“ “ et de recourir par la suite à la formule „loi précitée du 22 juillet 2009“, lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

Article 57

Cet article modifie l'article 1^{er} de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 57. L'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par la disposition suivante:

„La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les exigences en matière d'accréditation des centres de formation chargés de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.“

Article 58

Cet article modifie l'article 2 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 58. L'article 2 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est modifié par la disposition suivante:

„**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

1. „accident“, un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
2. „accident grave“, toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par „importants dommages“ des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
3. „Administration des chemins de fer“, l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive modifiée 2004/49/CE;
4. „Agence ferroviaire européenne“ en abrégé „Agence“, l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;
5. „autorité responsable des licences“, autorité compétente pour délivrer les licences;
6. „candidat postulant à une fonction de sécurité“, toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité, ci-après désigné par le terme „le postulant“;
7. „connaissances linguistiques“, le niveau des connaissances linguistiques requis pour exercer une fonction de sécurité;

8. „connaissances professionnelles“, les connaissances requises pour exercer une fonction de sécurité;
9. „constituants d’interopérabilité“, tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d’équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l’interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu’ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de „constituant“ recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;
10. „demandeur“, un centre de formation ou une personne ayant établi une société qui sollicite une accréditation aux fins de fournir des services de formation;
11. „détenteur“, la personne ou l’entité, propriétaire du véhicule ou disposant d’un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
12. „domaine de compétence“, secteur d’activités relatives à une tâche de sécurité pour laquelle le demandeur souhaite être accrédité;
13. „entité chargée de l’entretien“, une entité chargée de l’entretien d’un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
14. „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;
15. „formateur“, une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation;
16. „gestionnaire de l’infrastructure“, toute entité ou entreprise chargée de l’établissement, de la gestion et de l’entretien de l’infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l’infrastructure sur tout ou partie d’un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;
17. „incident“, tout événement, autre qu’un accident ou un accident grave, lié à l’exploitation de trains et affectant la sécurité d’exploitation;
18. „interopérabilité“, l’aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l’ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
19. „intervenant“, une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité d’un centre de formation accrédité pour fournir des services de formation;
20. „méthodes de sécurité communes“ en abrégé „MSC“, les méthodes élaborées pour procéder à l’évaluation des niveaux de sécurité, de réalisation des objectifs de sécurité et de conformité à d’autres exigences en matière de sécurité;
21. „mode de communication spécifique“, les différents moyens de communication spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l’infrastructure ferroviaire nationale;
22. „objectifs de sécurité communs“ en abrégé „OSC“, les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d’acceptation des risques;
23. „reconnaissance“, une déclaration formelle attestant les compétences du demandeur à faire passer et à noter des examens;
24. „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau national;
25. „services de formation“, processus ou séquences d’activités conçues en vue de permettre l’apprentissage des compétences professionnelles;

26. „service de maintenance lourde“, les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service;
27. „sous-systèmes“, le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
28. „spécifications techniques d'interopérabilité“ en abrégé „STI“, les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
29. „système de gestion de la sécurité“, l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
30. „système ferroviaire“, l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
31. „système ferroviaire transeuropéen“, le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
32. „tâches de sécurité“, les fonctions contribuant à la sécurité des trains et à celle des passagers ou marchandises transportées;
33. „terminologie spécifique“, le langage et le vocabulaire spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale;
34. „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.“

Article 59

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 2 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 59. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre II Administration des Chemins de Fer*“ est remplacée par celle de „Chapitre 2 – Administration des chemins de fer.“

Article 60

Cet article modifie l'article 3 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 60. A l'article 3, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „Administration des Chemins de Fer (ACF)“ est remplacé par celui de „Administration des chemins de fer“.
- 2° La désignation du portefeuille ministériel „ayant les chemins de fer dans ses attributions“ est remplacée par celle de „ayant les Transports dans ses attributions“.
- 3° L'expression „ci-après désigné le Ministre“ est remplacée par celle de „ci-après désigné par le terme „le ministre“.

Article 61

Cet article modifie l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 61. L'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 4.** (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente les missions suivantes:

1. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour;
2. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité;
3. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences;
4. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant;
5. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles le concernant;
6. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national;
7. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
8. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
9. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
10. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire;
11. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien;
12. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;
13. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances;
14. 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 met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau;
15. 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, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 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;
16. 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. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité;
17. adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances;
18. Tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation;
19. Tenir, mettre à jour et adapter le document de référence de réseau.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme

de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.“

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de compléter la liste des missions revenant à l'Administration des chemins de fer par un nouveau point 20 au paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009, reprenant le texte de l'article 25, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal définissant a) les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise b) les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise c) un système d'amélioration des performances; et abrogeant a) le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise b) le règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application c) le règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances.

Par ailleurs, il demande de libeller au paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 le point 19 relatif aux missions décernées à l'Administration des chemins de fer en prévoyant que celle-ci „établit, met à jour et publie“ le document de référence de réseau (DRR), ceci afin de mettre cette disposition en concordance avec l'article 22, paragraphe 1^{er}, du projet de règlement grand-ducal précité.

La Commission parlementaire décide d'amender l'article sous rubrique comme suit:

- Afin de respecter l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de règlement grand-ducal sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification, le point 19 du paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est relibellé et prévoit que l'Administration des chemins de fer établisse, mette à jour et publie le document de référence de réseau, ceci afin de mettre cette disposition en concordance avec l'article 22, paragraphe 1^{er}, du projet de règlement grand-ducal précité.
- Par ailleurs, la liste des missions de l'Administration des chemins de fer est complétée par un nouveau point 20 au paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009, reprenant le texte de l'article 25, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal précité.
- Il est profité de l'occasion pour se conformer à l'infraction n° 2013/2162 pour défaut de transposition correcte de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Selon la Commission européenne, le Luxembourg n'avait pas, à l'époque, transposé la disposition de l'article 17, paragraphe 1, deuxième et troisième phrases, de la directive 2004/49/CE prévoyant que l'autorité de sécurité, lorsqu'elle accomplit ses tâches, permet à toutes les parties d'être entendues et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Ainsi, l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a été complété par un nouveau paragraphe 3 contenant la proposition de texte sur base de laquelle la Commission européenne a classé sans suite l'infraction n° 2013/2162 précitée.

L'article 61 se lira donc comme suit:

Art. 61. L'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 4.** (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente les missions suivantes:

1. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour;
2. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité;

3. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences;
4. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant;
5. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles le concernant;
6. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national;
7. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
8. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
9. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
10. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire;
11. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien;
12. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;
13. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances;
14. 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 met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau;
15. 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, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 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;
16. 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. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité;
17. adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances;
18. tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation;
19. ~~tenir, mettre à jour et adapter~~ établir, mettre à jour et publier le document de référence de réseau;
20. présenter, pour le compte d'un candidat qui l'a dûment mandatée, des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que

prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(3) L'Administration des chemins de fer accomplit ses missions de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel, d'être entendues. Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler.

Article 62

Cet article modifie l'article 5 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 62. A l'article 5, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
- 2° La deuxième phrase est libellée comme suit:
„Le rapport contient:“.
- 3° Au point 1, la référence à l'annexe I de la directive 2004/49/CE est complétée de façon suivante:
„annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite“
- 4° Le point 4 est reformulé de la manière suivante:
„les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements en découlant;“
- 5° Au point 5, les mots „qui ont été“ sont supprimés.

Article 63

Cet article modifie l'article 6 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 63. A l'article 6 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1^{er}, l'expression „prévues à la présente loi“ est supprimée.
- 2° Au paragraphe 1^{er}, le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
- 3° Au paragraphe 1^{er}, point 1, le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.
- 4° Au paragraphe 3, les mots „mais sans les déplacer“ sont remplacés par l'expression „sur place.“

La commission parlementaire décide d'amender cet article et de profiter de l'occasion pour se conformer à l'infraction n° 2013/2162 pour défaut de transposition correcte de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Selon la Commission européenne, le Luxembourg n'avait pas, à l'époque, transposé la disposition de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE prévoyant que l'autorité de sécurité ait l'accès à tous les locaux, installations et équipements des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, afin qu'elle puisse procéder à toutes les vérifications nécessaires à la bonne exécution de ses missions. Ainsi, l'article 6, paragraphe 3, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a été modifié selon la proposition de texte sur base de laquelle la Commission

européenne a classé sans suite l'infraction n° 2013/2162 précitée contre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg.

L'article 63 amendé se lira comme suit:

Art. 63. A l'article 6 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1^{er}, l'expression „prévues à la présente loi“ est supprimée.
2. Au paragraphe 1^{er}, le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
3. Au paragraphe 1^{er}, point 1, le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.
4. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des **vérifications missions** prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et **de prendre connaissance sur place, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle, d'accéder à tous les documents appropriés, mais sans les déplacer, ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que le texte sous rubrique constitue la transposition littérale de l'article 17, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE. Dans ces conditions, il peut s'accommoder du texte en ce que celui-ci confère à l'administration un accès notamment aux locaux du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.

Article 64

Cet article modifie l'article 7 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 64. A l'article 7 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „notamment“ est supprimé.
- 2° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'expression „prévus à la présente loi“ est supprimée.
- 3° Au paragraphe 1^{er}, les mots „doit adresser“ sont remplacés par le mot „adresse“.
- 4° Au paragraphe 1^{er}, le terme „Directeur de l'Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Directeur de l'Administration des chemins de fer“.
- 5° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots „doit être“ est remplacé par le mot „est“.
- 6° Au paragraphe 2, l'expression „à cette fin“ est supprimée.
- 7° Au paragraphe 2, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

Article 65

Cet article modifie l'article 8 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 65. A l'article 8 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.

Article 66

Cet article modifie l'article 9 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 66. A l'article 9 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration des chemins de fer“ et le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.

Article 67

Cet article modifie l'article 10 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 67. A l'article 10 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1^{er}, les mots „qui sont“ sont supprimés.
- 2° A l'alinéa 1^{er}, l'expression „par les dispositions de la présente loi“ est supprimée.
- 3° A l'alinéa 3, le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.

Article 68

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 3 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 68. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre III Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire*“ est remplacée par celle de „Chapitre 3 – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire“.

Article 69

Cet article modifie l'article 11 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 69. A l'article 11 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „droit communautaire“ est remplacé par celui de „droit de l'Union européenne“.
- 2° La notion „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celle de „gestionnaire de l'infrastructure“.
- 3° Les termes „réseau ferré national“ et „réseau ferré luxembourgeois“ sont remplacés par le terme „réseau national“.
- 4° Au paragraphe 2, les mots „doivent atteindre“ sont remplacés par le mot „atteignent“.
- 5° Au paragraphe 2, le mot „être“ est remplacé par celui de „et sont“.
- 6° Au paragraphe 3, les mots „doivent employer“ sont remplacés par le mot „pourvoient“.
- 7° Au paragraphe 4, les points 1 et 2 sont reformulés de façon suivante:
 - „1. des informations sur le processus de réalisation par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
 2. la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite, selon sa pertinence pour l'organisation déclarante;“
- 8° Au paragraphe 4, point 4, les mots „qui peuvent présenter“ sont remplacés par le mot „présentant“.

Article 70

Cet article modifie l'article 12 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 70. A l'article 12 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

- 1° Le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.
- 2° A l'alinéa 1^{er}, l'expression „le cas échéant“ est supprimée.
- 3° A l'alinéa 3, le bout de phrase „de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est supprimé.

Article 71

Cet article modifie l'article 13 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 71. A l'article 13, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 2° La référence „les paragraphes 1 et 2 de l'article 11“ est précisée par la référence à „l'article 11, paragraphes 1^{er} et 2“.

Article 72

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 72. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre IV Certification de l'entreprise ferroviaire*“ est remplacée par celle de „Chapitre 4 – Certification de l'entreprise ferroviaire.“.

Article 73

Cet article modifie l'article 14 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 73. A l'article 14 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 3, le terme „droit communautaire“ est remplacé par celui de „droit de l'Union européenne.“
- 2° A l'alinéa 4, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 3° A l'alinéa 4, la référence à „l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire“ est complétée par le rajout de l'expression „telle que modifiée par la suite“.

Article 74

Cet article modifie l'article 15 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 74. A l'article 15 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
- 2° Au paragraphe 4, la première phrase est supprimée.
- 3° Le paragraphe 5 est abrogé.

Article 75

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 5 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 75. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre V Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire*“ est remplacée par celle de „Chapitre 5 – Certification du gestionnaire de l'infrastructure.“.

Article 76

Cet article modifie l'article 17 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 76. A l'article 17 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
- 2° Au paragraphe 1^{er}, les mots „le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être“ sont remplacés par ceux de „le gestionnaire de l'infrastructure est“.
- 3° Au paragraphe 5, la première phrase est supprimée.
- 4° Le paragraphe 6 est abrogé.

Article 77

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 6 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 77. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre VI Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 6 – Accréditation des centres de formation et du personnel de sécurité relevant du secteur ferroviaire.*“.

Article 78

Cet article modifie l'article 19 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 78. L'article 19 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 19.** (1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité assumées, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire et au sein du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le ministre sur instruction des dossiers de candidature par l'Administration.

Avant de fournir des services de formation, le demandeur est en possession d'une autorisation du membre du Gouvernement ayant le droit d'établissement dans ses attributions conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juin 1999 ayant pour objet: 1. le soutien et le développement de la formation professionnelle continue; 2. la modification de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(3) Le demandeur dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

Le demandeur fournit ses services de formation en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

(4) Une attestation d'accréditation est délivrée au demandeur dans les conditions suivantes:

1. Il rapporte la preuve qu'il possède une structure effective d'organisation et de gestion répondant aux exigences pour les prestataires de services de formation.
2. Il met en place un système de gestion équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990.
3. Il démontre qu'il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises pour organiser des cours de formation adaptés à la tâche de formation.
4. Il possède le personnel et l'équipement nécessaires et il travaille dans un environnement adapté à une formation visant à préparer les postulants aux examens de qualification pour l'exercice et le maintien à des fonctions affectées à des tâches de sécurité.
5. Il dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit que les formateurs répondent aux exigences suivantes:
 - a) avoir des qualifications et aptitudes physiques et pédagogiques requises pour préparer, organiser et dispenser des services de formation;
 - b) avoir une formation générale en pédagogie;
 - c) avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière de leurs connaissances.
6. Il dispose du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants.

7. Il fournit des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours.
8. Il met en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes qui garantissent que la formation offerte est exhaustive et en règle.
9. Il met en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs.
10. Il met en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, outils et équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les livrets de procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité.
11. Il communique la méthode qu'il compte utiliser pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence.
12. Il garantit que la formation pratique du domaine de compétences „conducteurs de train“ est dispensée par des formateurs qui ont les qualifications et aptitudes psychologiques et qui possèdent à la fois une licence valide de conducteur de train et une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne ou de matériel roulant, et qui ont une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de la formation.

(5) Le demandeur adresse la demande d'accréditation par envoi recommandé au ministre. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe I et elle précise les domaines de compétences pour lesquels le demandeur sollicite l'accréditation.

Le silence du ministre gardé pendant un délai de trois mois vaut accréditation. Le ministre décide de:

1. délivrer l'attestation d'accréditation conforme à l'annexe II; ou
2. attester dans le cas visé à l'article 19*bis*, paragraphe 4, l'accréditation en tant que centre de formation sur le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, ou
3. communiquer son refus.“

Article 79

Cet article rajoute un nouvel article 19*bis* à la loi modifiée du 22 juillet 2009 qui décrit l'accréditation par une autorité compétente d'un autre Etat membre dans son paragraphe 1^{er}. Le paragraphe 2 décrit l'accréditation relative aux connaissances linguistiques générales. Le paragraphe 3 décrit l'accréditation relative à un mode de communication et à une terminologie spécifiques. Le paragraphe 4 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. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 79. Il est inséré un nouvel article 19*bis* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*bis*.** (1) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, un centre de formation dont le principal établissement se situe dans un autre Etat membre peut être accrédité par le ministre pour la formation relative à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande d'accréditation ou de reconnaissance de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, le ministre limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques à la formation sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure d'accréditation ou de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose d'une accréditation ministérielle et d'un certificat confirmant son aptitude.

La certification de l'aptitude à fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le „Cadre Européen de compétence linguistique“ établi par le Conseil de l'Europe.

(3) Sans préjudice des articles 19, paragraphe 5, et 19*bis*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose de l'accréditation ministérielle.

Le centre de formation fournit des formations de qualité sur l'apprentissage du mode de communication et de la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire.

(4) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation, dispose de l'accréditation ministérielle et peut introduire sa requête dans le cadre de la demande de délivrance ou de la demande de renouvellement du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en décrivant les dispositions nécessaires dans le dossier accompagnant cette demande.

Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure ont droit à un accès équitable aux services de formation à un prix raisonnable et non discriminatoire qui est en rapport avec les coûts et peut inclure une marge bénéficiaire raisonnable.“

Article 80

Cet article insère 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. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 80. Il est inséré un nouvel article 19*ter* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*ter*.** (1) L'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de l'accréditation se fondent sur:

1. le respect des exigences conformément à l'article 19, paragraphe 4;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe I;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*quinquies*.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de 2 ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19*quinquies*.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée devra être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de l'accréditation, le centre de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement au ministre. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que l'accréditation initiale. Si des services de formation ont été fournis de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier d'accréditation précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe I renseignant sur les activités exercées pour le centre de formation.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches de formation indiquées dans l'attestation d'accréditation ne sont plus respectées, le centre de formation doit immédiatement cesser de dispenser la formation pour ce qui concerne les tâches en question et en informer le ministre. Le ministre analyse les informations et délivre une attestation d'accréditation modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation d'accréditation reste inchangée.

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de:

1. respecter les exigences législatives en vigueur;
2. s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4;
3. présenter chaque année au ministre:
 - a) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de postulants inscrits;
 - b) une liste des formateurs engagés;
 - c) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis;
 - d) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées;
4. s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation;
5. s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir;
6. s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité; et
7. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19^{ter}, paragraphe 1^{er}, point 4.“

Selon le Conseil d'Etat, le point 1 du paragraphe 2 du futur article 19^{ter} de la loi précitée du 22 juillet 2009 est à supprimer, étant donné qu'il va de soi que les centres de formation doivent respecter les lois en vigueur. Cette disposition est donc superflue.

Le Conseil d'Etat suggère également, au paragraphe 1^{er} du texte proposé, d'écrire „deux ans“ au lieu de „2 ans“ et „doit“ au lieu de „devra“.

Article 81

Cet article insère un nouvel article 19^{quater} 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 19^{quater} décrit encore le contenu du registre pour chaque centre de formation. Le paragraphe 2 de l'article 19^{quater} 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. Dans sa version initiale, l'article 81 se lit comme suit:

Art. 81. Il est inséré un nouvel article 19^{quater} à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{quater}.** (1) 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 registre contient pour chaque centre de formation:

1. le nom et les coordonnées de l'Administration;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par „LU-xx-aaaa-0000“ conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé „NIE“;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité; et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(2) Le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention

d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par le ministre lors de l'octroi de l'accréditation.“

Le Conseil d'Etat estime qu'il n'est pas suffisant de prévoir dans la loi que le ministre „veille“ à la publication et à la mise à jour du registre national. Il estime que soit le ministre doit le faire lui-même, soit il faut prévoir dans la loi l'organisme en charge de cette mission.

Le Conseil d'Etat se demande à quelle „Administration“ il est renvoyé sous le point 1 du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, du futur article 19^{quater} de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il y a lieu de la préciser.

Article 82

Cet article insère un nouvel article 19^{quinquies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire qui décrit les contrôles de qualité, la supervision et les sanctions. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 82. Il est inséré un nouvel article 19^{quinquies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{quinquies}.** (1) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les formateurs remplissent les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire national.

(2) Les contrôles relatifs aux centres de formation visés à l'article 19^{ter}, paragraphe 1^{er}, point 4, sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout postulant aux services de formation ainsi que sur le respect des conditions d'accréditation, la conformité des moyens de mise en oeuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'accréditation ministérielle et le déroulement correct des formations.

Au cas où des irrégularités seraient constatées à l'occasion desdits contrôles, l'accréditation peut être suspendue ou retirée par décision motivée du ministre.

(3) Les mesures prises en exécution de l'article 19^{quinquies}, paragraphes 1^{er} et 2, comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19^{quater}.

(4) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer.“

Article 83

Cet article insère un nouvel article 19^{sexies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009 qui 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. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 83. Il est inséré un nouvel article 19^{sexies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{sexies}.** Par dérogation à l'article 19, paragraphe 4, point 12, 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.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun formateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe au centre de formation de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des formateurs en cause.

Le formateur doit satisfaire aux exigences de l'article 19, paragraphe 4, point 12, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes, la licence et la durée d'expérience professionnelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.“

Article 84

Cet article insère un nouveau chapitre *6bis* à la loi modifiée du 22 juillet 2009 contenant toutes les dispositions de l'ancien projet de règlement grand-ducal sur la reconnaissance des examinateurs. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 84. Un nouveau chapitre *6bis* intitulé „Chapitre *6bis* – Critères en relation avec l'organisation des examens.“ est rajouté à la loi modifiée du 22 juillet 2009 derrière le chapitre 6 existant.

Article 85

Cet article insère 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. 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. Dans sa version initiale, l'article 85 se lit comme suit:

Art. 85. Il est inséré un nouvel article *19septies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19septies.** (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter 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. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes:

1. Absence d'influence d'autrui: l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de „non soumis au contrôle“ de la part d'autrui;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu: nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au quatrième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.

Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que:

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu;
2. il est âgé de 26 ans au moins;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens;
5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe;

8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences „conducteurs de train“ et sans préjudice du paragraphe 1^{er}, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que:

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe précédent est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen.“

Le Conseil d'Etat note que, dans le libellé du futur article 19septies, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 22 juillet 2009 sont employés les termes „postulant“, „examineur“ et „candidat-formateur“ sans que l'on puisse comprendre si ces termes sont des synonymes dans le contexte donné. Au point 9 du paragraphe 2 de la disposition sous rubrique, il appartient au „candidat-formateur“ d'„établir une procédure de recours autorisant le postulant à voir le résultat de l'examen“. Le texte gagnerait en lisibilité et en compréhension si les termes „postulant“ et „examineur“ étaient remplacés par ceux de „postulant à un emploi“ et „candidat-examineur“.

Le Conseil d'Etat note encore qu'au point 2 de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} du futur article 19septies, les auteurs entendent éviter les conflits d'intérêts réels. Le principe en soi trouve l'approbation du Conseil d'Etat. Cependant, il constate que la notion de „partenaire au 4e degré“ est inconnue à ce jour en droit luxembourgeois. Il s'agit d'un concept propre à l'institution du mariage que le législateur n'a pas étendu au contrat de partenariat. Dans un souci de cohérence des textes législatifs en la matière, et afin d'éviter des difficultés d'application de cette disposition lors de l'organisation d'examens futurs, le Conseil d'Etat demande avec insistance aux auteurs de s'inspirer de l'article 4 de la loi du 21 mai 2015 portant modification de la loi modifiée du 7 juin 2012 sur les attachés de justice qui vise les critères d'éligibilité pour les membres de la commission du recrutement et de la formation des attachés de justice.

Au paragraphe 3 du futur article 19septies, il y a lieu de remplacer les mots „paragraphe précédent“ par les termes „paragraphe 2“.

Article 86

Cet article insère un nouvel article 19octies à la loi modifiée du 22 juillet 2009. Le 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 est décrite la procédure de reconnaissance. En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur doit adresser une demande par envoi recommandé à Administration. Celle-ci prendra sa décision dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 86. Il est inséré un nouvel article 19octies à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19octies.** (1) Par dérogation à l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, l'examineur peut organiser un examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée, à du matériel roulant récemment mis en service, au matériel historique récemment remis en service et à un nouveau règlement ou une modification majeure d'un règlement concernant l'attestation.

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, le nouveau

matériel roulant, le matériel historique et le nouveau règlement ou la modification majeure n'est encore disponible. Il incombe aux examinateurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examinateurs en cause. L'examineur satisfait aux exigences de l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes et la licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.

(2) En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur adresse une demande par envoi recommandé à l'Administration. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe IV dont ceux prouvant les exigences visées à l'article 19septies, paragraphe 2. Le demandeur précise les domaines de compétences pour lesquels il sollicite la reconnaissance. La demande peut également être soumise par l'employeur du demandeur en son nom. Si l'Administration exige lors de l'examen de la demande un complément d'informations, elle le notifie par écrit au demandeur en l'invitant à adresser les pièces complémentaires.

L'Administration décide dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires de:

1. délivrer l'attestation de reconnaissance conforme à l'annexe V; ou
2. communiquer son refus.“

Article 87

Cet article insère un nouvel article 19nonies à la loi modifiée du 22 juillet 2009. Le paragraphe 1^{er} dispose qu'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 19nonies, 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 19nonies, 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. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 87. Il est inséré un nouvel article 19nonies à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19nonies.** (1) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, un examinateur reconnu par l'autorité compétente d'un autre Etat membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande de reconnaissance a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, l'Administration limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques aux examens sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs aux connaissances linguistiques générales. La certification y relative relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le „Cadre Européen de compétence linguistique“ établi par le Conseil de l'Europe.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des connaissances linguistiques est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

(3) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, et de l'article 19nonies, paragraphe 2, 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, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs au mode de communication et de terminologie spécifique.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des compétences professionnelles relatives à la communication et à la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.“

Article 88

Cet article insère un nouvel article 19*decies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009 qui traite de la durée de validité de la reconnaissance de l'examineur ainsi que des exigences à respecter en vue de l'obtention et de la prolongation de la reconnaissance. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 88. Il est inséré un nouvel article 19*decies* à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*decies*.** (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur:

1. le respect des exigences conformément à l'article 19*septies*, paragraphe 2;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*duodecies*, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée devra être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il conviendra de mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées de l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examinateur est tenu de:

1. respecter les exigences de la présente loi;
2. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis;
3. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu;
4. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19*decies*, paragraphe 1, point 4.“

Le Conseil d'Etat demande la suppression du terme „approprié“ au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du futur article 19*decies* de la loi précitée du 22 juillet 2009, étant donné que les points 1 à 4 à l'alinéa 1^{er} du même paragraphe prévoient les renseignements à fournir.

Par ailleurs, il demande d'omettre le point 1 du paragraphe 2 du futur article 19*decies* de la loi précitée du 22 juillet 2009, alors qu'il va de soi, que l'examineur doit respecter les exigences de la loi à adopter.

Au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, du futur article 19^{decies} de la loi précitée du 22 juillet 2009, il faut écrire „doit“ et „convient“ au lieu de „devra“ et „conviendra“.

Au paragraphe 2, il est indiqué d'écrire „paragraphe 1^{er}“ à la place de „paragraphe 1“.

Article 89

Cet article insère un nouvel article 19^{undecies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009. Au paragraphe 1^{er} de ce nouvel article, 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 décrit les données requises pour chaque examinateur. Le paragraphe 3 prévoit que l'examineur ou l'employeur qui agit en son nom, informe l'Administration de toute modification concernant les données consignées dans le registre. L'article 89 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 89. Il est inséré un nouvel article 19^{undecies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{undecies}.** (1) L'Administration veille à l'établissement, à la mise à jour et à la publication d'un registre national des examinateurs disposant de la reconnaissance.

(2) Le registre contient pour chaque examinateur:

1. le nom, l'adresse et la date de naissance;
2. le nom et l'adresse de l'employeur s'il présente une demande au nom de l'examineur;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par „LU-xx-aaaa-0000“ conformément au système de numérotation harmonisé européen „NIE“;
4. les domaines de compétences pour lesquels il est reconnu;
5. la ou les langues pour lesquelles il est reconnu;
6. la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance;
7. les coordonnées de personnes de contact.

(3) 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. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par l'Administration lors de l'octroi de la reconnaissance.“

Article 90

Cet article insère un nouvel article 19^{duodecies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009. Le paragraphe 1^{er}, prévoit le cas de l'examen passé par plusieurs personnes. Le paragraphe 2 décrit l'inscription à l'examen et la communication du règlement et de la date de l'examen. Le paragraphe 3 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. Le paragraphe 4 dispose que les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Le paragraphe 5 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 est relatif au rôle de supervision/contrôle exercé par l'Administration. Dans sa version initiale, l'article 90 se lit comme suit:

Art. 90. Il est inséré un nouvel article 19^{duodecies} à la loi modifiée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{duodecies}.** (1) Au cas où l'examen est réalisé par plusieurs personnes, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

Sans préjudice du paragraphe 1^{er} et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au postulant qui comprend:

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription;
2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points;
4. les conditions de réussite et les suites en cas de note(s) insuffisante(s);
5. les délais de réexamen en cas de note(s) insuffisante(s);
6. les méthodes et délais de communication des résultats;
7. la procédure de recours visée à l'article 19*septies*, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant le(s) lieu(x) et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(3) 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. A cet effet, les méthodes d'examen doivent être adaptées selon l'objectif attendu de chaque domaine de compétences à examiner.

L'examineur qui dirige l'examen est responsable:

1. du choix des méthodes d'examen;
2. du contenu des questions à poser;
3. de la vérification de l'identité du postulant préalablement à l'examen;
4. de l'évaluation des réponses;
5. de la confidentialité des questions.

Les méthodes d'évaluation sont harmonisées. La confidentialité des questions est garantie moyennant un système de gestion informatisé.

Les examens peuvent être réalisés sur ordinateur. Des simulateurs peuvent être utilisés dans le cadre des examens dans des situations particulièrement difficiles.

(4) Les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Les données intéressantes le bilan d'examen sont conservées pendant dix ans par l'examineur par tous moyens et consultables à tout moment par l'Administration, sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(5) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi, et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les examinateurs exerçant leurs activités sur le territoire national.

(6) Les contrôles visés à l'article 19*decies*, paragraphe 1^{er}, point 4 sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur la réalisation des examens de manière indépendante et impartiale, ainsi que sur le respect des conditions de reconnaissance, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans la reconnaissance et le déroulement correct des examens.

L'Administration peut exiger:

1. l'accès à tous les documents utiles;
2. l'adoption d'une procédure selon laquelle certaines informations sont fournies régulièrement;
3. la désignation par elle d'observateurs lors des examens.

Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

Les mesures prises en exécution du présent paragraphe et du paragraphe 6 comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19*undecies*.

(7) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer."

Aux yeux du Conseil d'Etat, le sens du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, du futur article 19*duodecies* est équivoque. Est visée par le bout de phrase „Au cas où l'examen est réalisé par plusieurs personnes ...“, l'hypothèse de pluralité d'examineurs en charge de l'examen ou celle de plusieurs candidats se soumettant à l'examen? Selon le commentaire des articles, il semble que c'est la deuxième hypothèse qui est visée. Le Conseil d'Etat suggère dès lors de commencer la phrase en question par les mots: „Si plusieurs personnes se présentent à un examen ...“.

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du futur article 19*duodecies* de la loi précitée du 22 juillet 2009, il y a lieu de remplacer les termes „paragraphe 1^{er}“ par „alinéa 1^{er}“.

Au paragraphe 2, alinéas 2 et 3, il convient d'écrire „une ou plusieurs notes insuffisantes“ et „le ou les lieux“ à la place de „note(s) insuffisante(s)“ et „le(s) lieu(x)“.

Article 91

Cet article a pour objet de modifier l'intitulé du chapitre 7 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 91. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „Chapitre VII Certification du matériel roulant ferroviaire“ est remplacée par celle de „Chapitre 7 – Certification du matériel roulant ferroviaire“.

Article 92

Cet article a pour objet de modifier l'article 20 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 92. A l'article 20 de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1° Le terme „réseau ferré national“ est remplacé par celui de „réseau national“.

2° Le paragraphe 1^{er} est reformulé comme suit:

„Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ne fait circuler sur ce réseau national que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat est reconnue par l'Administration.“

3° Le paragraphe 2 est reformulé comme suit:

„Le dossier à soumettre à l'Administration contient les informations suivantes:

1. la preuve de l'autorisation dans un autre Etat de la mise en service du matériel roulant et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et les modifications techniques apportées après l'autorisation;
2. les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'Administration et nécessaires pour son autorisation;
3. les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant la compatibilité du matériel roulant avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
4. des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque sur le réseau.“

4° Au paragraphe 3, le mot „pourra“ est remplacé par celui de „peut“.

5° Au paragraphe 4, le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration“.

Article 93

Cet article a pour objet de modifier l'intitulé du chapitre 7*bis* de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 93. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „Chapitre VIIbis Entretien des véhicules“ est remplacée par celle de „Chapitre 7bis – Entretien des véhicules.“.

Article 94

Cet article a pour objet de modifier l'article 20ter de la loi précitée du 22 juillet 2009. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 94. A l'article 20ter de la loi modifiée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration“.
- 2° Au paragraphe 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
- 3° Le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, deuxième phrase, est reformulé comme suit:
„Les véhicules sont entretenus par l'entité chargée de l'entretien conformément.“
- 4° Au paragraphe 4, les mots „doit être“ sont remplacés par le mot „est“.
- 5° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, les mots „peuvent être“ sont remplacés par le mot „sont“.
- 6° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, point 2, le mot „ferré“ est supprimé.
- 7° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, point 3, l'expression „Dans ce cas“ est supprimée.

Articles 95 à 97

Ces articles ont pour objet de modifier les intitulés des chapitres 8, 9 et 10 de la loi précitée du 22 juillet 2009. Ils n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans leur version initiale se lisent comme suit:

Art. 95. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „Chapitre VIII Dispositions pénales“ est remplacée par celle de „Chapitre 8 – Dispositions pénales.“.

Art. 96. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „Chapitre IX Dispositions modificatives et abrogatoires“ est remplacée par celle de „Chapitre 9 – Dispositions modificatives et abrogatoires.“.

Art. 97. Dans la loi modifiée du 22 juillet 2009, la division „Chapitre X Dispositions finales“ est remplacée par celle de „Chapitre 10 – Dispositions finales.“.

Article 98

Cet article a pour objet de modifier l'intitulé du chapitre 1^{er} de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 98. Dans la loi du 3 août 2010, ci-après „la loi modifiée du 3 août 2010“, la division „Chapitre 1 Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions.“.

Article 99

Cet article modifie l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 99. A l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010, le terme „Institut Luxembourgeois de Régulation“ est remplacé par celui de „Institut luxembourgeois de régulation“.

Article 100

Cet article modifie l'article 2 de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 100. L'article 2, paragraphe 2, de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le texte suivant:

„(2) On entend par „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.“

Article 101

Cet article modifie l'article 3 de la loi du 3 août 2010 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 101. L'article 3 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant:

„**Art. 3.** (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé par le terme „le ministre“, et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

(8) Le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée 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, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions

économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé 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, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration des chemins de fer, ci-après désignée par le terme „l'Administration“, et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé „DRR“.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des Etats membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe:

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le ce trajet défini dans un contrat de service public;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3*bis*, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. A cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII 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.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

De l'avis du Conseil d'Etat, aux paragraphes 2 et 9 de l'article 3 de la loi précitée du 3 août 2010, il y a lieu d'écrire „désigné ci-après „le ministre“ “ et „dénommée ci-après „l'Administration“ “.

La Commission décide d'amender cet article afin d'insérer les missions supplémentaires du régulateur du marché ferroviaire dans le projet de loi afin de ne pas devoir modifier la loi de base de l'Institut luxembourgeois de régulation. La directive prescrit une coopération étroite avec l'Administration des chemins de fer et avec l'autorité responsable des licences en prévoyant un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire. L'article 101 amendé se lira comme suit:

Art. 101. L'article 3 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant:

„**Art. 3.** (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ~~ci-après dénommé~~ désigné ci-après ~~par le terme~~ „le ministre“, et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout

regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration des chemins de fer et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) Le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée 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, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé 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, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration des chemins de fer, ~~ci-après désignée~~ dénommée ci-après par le terme „l'Administration“, et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de

service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé „DRR“.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des Etats membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe:

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le ce trajet défini dans un contrat de service public;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3*bis*, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. A cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII 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.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire."

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que cet amendement trouve lui aussi sa justification dans le courrier d'infraction de la Commission européenne. Etant donné que, suite aux modifications proposées au texte national, la Commission européenne a classé son dossier d'infraction, le Conseil d'Etat n'entend pas faire de commentaire à l'égard de ce texte. Néanmoins, le Conseil d'Etat rappelle aux auteurs qu'ils ont régularisé dans les formes le texte de transposition conformément aux exigences de la Commission européenne, mais qu'il faudra encore que le „mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire“ soit concrètement adopté.

A l'article 3, paragraphe 7, alinéa 2, de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, que les auteurs entendent modifier, il est fait mention de l'„Administration des chemins de fer“. A l'alinéa subséquent, il est question de l'„Administration“. Afin d'éviter toute équivoque, il est proposé de prévoir à l'alinéa 2 précité la formule abrégée actuellement prévue au paragraphe 9 et qui se lira comme suit:

„... l'Administration des chemins de fer, dénommée ci-après „l'Administration“ ...“.

Cette manière de procéder rendra redondante la formule abrégée à l'endroit du paragraphe 9, première phrase, qui est à supprimer.

Article 102

Cet article modifie l'article 4 de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 102. L'article 4 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 4.** (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

(2) Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées.

Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande:

1. de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
2. de toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
3. du gestionnaire de l'infrastructure;
4. de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

La décision motivée du régulateur précise le délai et les conditions dans lesquels les entités énumérées au présent paragraphe peuvent demander le réexamen de la décision.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer est autorisée à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voya-

geurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de sa compétence et qui sont effectuées entre deux gares nationales.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation des lignes qui relèvent de sa compétence.

La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union européenne. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union européenne et respecte les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne."

Article 103

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 2 de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 103. Dans la loi du 3 août 2010, la division „*Chapitre 2 Litiges et recours*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 2 – Litiges et recours*“.

Article 104

Cet article modifie l'article 5 de la loi du 3 août 2010. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 104. L'article 5 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 5.** (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut, dans ce cadre, saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne:

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive;
2. les critères contenus dans ce document;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;
4. le système de tarification;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services;
7. l'accès aux services et leur tarification.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et à contrôler le paragraphe 1^{er}, points 1 à 7, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie à l'Administration des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. De sa propre initiative, le régulateur prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute

distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur le marché des services ferroviaires, au regard du paragraphe 1^{er}, points 1 à 7.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées.

(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa précédent fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante.“

Le Conseil d'Etat suggère ce qui suit:

- dans le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots „dans ce cadre“ sont à omettre, car sans apport normatif supplémentaire.
- au paragraphe 6, alinéa 2, il y a lieu de remplacer les mots „alinéa précédent“ par les termes „alinéa 1^{er}“.
- le paragraphe 4, alinéa 3, de l'article 5 de la loi précitée du 3 août 2010 prévoit des astreintes. Cette disposition n'est pas conforme avec le principe de la légalité des peines et le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que les montants de l'astreinte soient fixés dans la loi. A cet égard, le Conseil d'Etat propose une solution consistant à faire dans la disposition sous examen l'ajout suivant: „La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 6, ...“
- au paragraphe 5, les auteurs prévoient la publication des décisions, sans pour autant préciser de quelle publication il s'agirait. S'agit-il d'une publication dans les journaux, dans le Mémorial, ou sur le site Internet du régulateur? Le Conseil d'Etat demande de compléter la disposition en ce sens.
- le paragraphe 7 dudit article est à supprimer, car superflète, étant donné le recours en annulation constitue le recours de droit commun.

Article 105

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 3 de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 105. Dans la loi du 3 août 2010, la division „*Chapitre 3 Sanctions administratives*“ est remplacée par celle de „Chapitre 3 – Sanctions administratives.“.

Article 106

Cet article modifie l'article 6 de la loi du 3 août 2010 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 106. L'article 6 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant:

„**Art. 6.** (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

1. un avertissement;
2. un blâme;
3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 5.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub 1 ci-dessus.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa précédent fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines."

Le Conseil d'Etat suggère ce qui suit:

- au paragraphe 2, alinéa 2, les termes „sub 1 ci-dessus“ sont à remplacer par l'indication exacte du ou des articles, paragraphes ou alinéas visés.
- au paragraphe 6, alinéa 2, il y a lieu de remplacer les mots „alinéa précédent“ par les termes „alinéa 1^{er}“.
- le paragraphe 10 est à compléter *in fine* par l'ajout „... procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement“.

Article 107

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 4 de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 107. Dans la loi du 3 août 2010, la division „Chapitre 4 Financement du régulateur“ est remplacée par celle de „Chapitre 4 – Financement du régulateur.“.

Article 108

Cet article modifie l'article 7 de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 108. A l'article 7 de la loi du 3 août 2010, la référence „à l'article 5, paragraphe 8“ est remplacée par celle „à l'article 5, paragraphe 10“.

Article 109

Cet article modifie l'intitulé du chapitre 5 de la loi du 3 août 2010. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 109. Dans la loi modifiée du 3 août 2010, la division „Chapitre 5 Dispositions modificatives et abrogatoires“ est remplacée par celle de „Chapitre 5 – Dispositions modificatives et abrogatoires.“.

Article 110

Cet article prévoit une référence sous forme abrégée et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 110. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du XXX relative à la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire“.

Le Conseil d'Etat propose de rédiger cet article comme suit: „La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: „loi du ... relative ...“.“

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. Le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'égard de ces annexes, qui se lisent comme suit:

*

ANNEXE I

Documents à joindre à la demande d'accréditation d'un centre de formation

Chapitre 1^{er} – Première demande d'accréditation

La demande en vue de l'obtention de l'accréditation doit être accompagnée des éléments suivants:

1. le nom et la qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable du centre de formation à contacter avec ses coordonnées) ainsi que tout document justifiant le respect de l'article 19, paragraphe 2, alinéa 2;
2. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990;
3. la description de l'organisation interne du centre de formation;
4. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres;
6. pour les centres de formation existants:
 - a) les bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations réalisées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de postulants ayant reçu la formation;
 - b) les bilans financiers portant sur les trois exercices en question; les centres de formation en conformité avec l'article 19bis, paragraphe 4, n'étant pas tenus de produire les bilans financiers;
 - c) le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice des fonctions affectées à des tâches de sécurité sur le réseau national;
7. le nombre de postulants prévus par formation pour chaque domaine de compétences;
8. le coût des formations;
9. le lieu et le calendrier prévisionnel annuel des formations;
10. la liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les domaines de compétences à enseigner;
11. une copie du document contractuel relatif à la responsabilité pédagogique conformément à l'article 19ter, paragraphe 2, point 6;
12. la capacité d'accueil cohérente avec le nombre de postulants prévus, la durée des sessions et la nature des formations;
13. les matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues;
14. l'accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés, etc.);
15. les méthodes de formation et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux postulants;
16. les méthodes d'évaluation en cours de formation et le retour d'expérience pour chaque formation;
17. les moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations;

18. la méthode qu'il compte utiliser pour garantir que son plan d'étude qui décrit les objectifs à atteindre, le contenu, les méthodes de formation, les processus d'évaluation et le temps consacré à chaque action en rapport avec la formation est maintenu à jour;
19. le système d'analyse des besoins; et
20. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion de la qualité.

Chapitre 2 – Demande de renouvellement d'accréditation

La demande en vue du renouvellement de l'accréditation conformément à l'article 11 exige la mise à jour des éléments de la demande d'accréditation précédente et la production des éléments ou documents suivants:

- a) la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990;
- b) un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'accréditation; et
- c) un bilan pédagogique des formations initiales, continues et complémentaires réalisées par domaine de compétences depuis l'obtention de l'accréditation précédente, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de postulants et pour les centres de formation autres que les centres de formation appartenant à une entreprise ferroviaire ou à un gestionnaire d'infrastructure, un bilan financier de ces formations.

*

ANNEXE II

Modèle de l'attestation d'accréditation d'un centre de formation

	ATTESTATION D'ACCREDITATION CENTRE DE FORMATION	GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG										
1. LEGISLATION NATIONALE												
<i>« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »</i>												
2. AUTORITE COMPETENTE												
<i>Dénomination légale :</i> <i>Administration des Chemins de Fer</i> <i>Adresse :</i> <i>1, Porte de France</i> <i>Pays :</i> <i>L-4360 ESCH SUR ALZETTE</i>												
3. CENTRE DE FORMATION ACCREDITE												
<i>Dénomination légale :</i> <i>Adresse :</i> <i>Pays :</i> <i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i>												
4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">1.</td> <td style="width: 50%;">6.</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>7.</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>8.</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>9.</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>10.</td> </tr> </table>			1.	6.	2.	7.	3.	8.	4.	9.	5.	10.
1.	6.											
2.	7.											
3.	8.											
4.	9.											
5.	10.											
5. INFORMATIONS RELATIVES A L'ACCREDITATION												
<i>Première demande d'accréditation :</i> <input type="radio"/> <i>Renouvellement :</i> <input type="radio"/> <i>Modification :</i> <input type="radio"/> <i>Valable du :</i> <i>au :</i> <i>Observations :</i>												
<i>Date de délivrance :</i>		<i>Le Ministre :</i>										
<i>Numéro interne :</i>		<i>Cachet :</i>										

ANNEXE III

Déclaration d'indépendance et d'impartialité



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration des chemins de fer

« DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE »

(à attacher à la demande de reconnaissance)

Nom et prénom du demandeur :

Né(e) le - - (jour-mois-année) à (lieu).

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du xx mois 20xx ayant pour objet (titre), le (la) soussigné(e) déclare qu'il (elle) observera les critères d'indépendance et d'impartialité ci-après.

CRITERES D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE

L'examineur réalise 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. Un examineur est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

- 1) *Absence d'influence d'autrui : L'examineur doit être indépendant à l'égard des candidats qu'il examine et doit réaliser les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui.*
- 2) *Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : Nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le candidat ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le parent du partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.*

Fait à (lieu), le - - (jour-mois-année).

Signature :
(précédé de la mention « lu et approuvé » à écrire en toutes lettres)

ANNEXE IV

Documents à joindre à la demande de reconnaissance d'un examinateur**Chapitre 1^{er} – Première demande de reconnaissance**

La demande en vue de l'obtention de la reconnaissance est accompagnée des éléments suivants:

1. le nom du demandeur (adresse postale et électronique, le numéro de téléphone);
2. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences;
3. le cas échéant, le nom et la qualité de l'employeur (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable des examinateurs à contacter avec ses coordonnées);
4. un extrait du casier judiciaire du demandeur datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres;
6. le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services à fournir;
7. les copies des diplômes et/ou des certificats attestant l'expérience professionnelle du demandeur et justifiant l'activité d'examineur dans les domaines de compétences concernés;
8. la déclaration d'indépendance et d'impartialité conformément à l'article 3;
9. les méthodes d'examen suivant l'article 17.

Chapitre 2 – Demande de renouvellement de la reconnaissance

La demande en vue du renouvellement de la reconnaissance conformément à l'article 10 exige la mise à jour des éléments de la demande de reconnaissance précédente et la production des éléments ou documents suivants:

1. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences;
2. un extrait du casier judiciaire de l'examineur datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement de la reconnaissance;
3. un bilan des examens réalisés par domaine de compétences depuis l'obtention de la reconnaissance précédente, indiquant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis.

*

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

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

Chapitre 1^{er} – *Modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire*

Art. 1^{er}. Dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la division „I. *Les principes de gestion du réseau ferré*“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Les principes de gestion du réseau“.

Art. 2. A l'article 1^{er} de la loi précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. A l'alinéa 1^{er}, l'expression „est conçu pour répondre“ est remplacée par celle de „répond“.
3. A l'alinéa 2, le mot „contribueront“ est remplacé par celui de „contribuent“.

Art. 3. L'article 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

1. „bénéfice raisonnable“: un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;
2. „exploitant d'installation de service“: toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 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;
3. „gestionnaire de l'infrastructure“: toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande;
4. „infrastructure ferroviaire“: l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:
 - a) terrains;
 - b) corps et plate-forme de la voie: remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements; écrans pare-neige;

- c) ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres;
 - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
 - e) superstructure: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction;
 - f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons;
 - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie;
 - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
 - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaies et supports; troisième rail avec supports;
 - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport;
5. „installation de service“: l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 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;
6. „réseau“: l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
7. „voies de garage“: les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.“

Art. 4. L'article 3 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 3.** L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.“

Art. 5. A l'article 4 de la loi précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.
2. A l'alinéa 3, le terme „notamment“ est supprimé.
3. A l'alinéa 4, le mot „seront“ est remplacé par celui de „sont“.

Art. 6. A l'article 5 de la loi précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.
2. A l'alinéa 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel „ayant dans ses attributions les Chemins de fer“ est remplacée par „ayant les Transports dans ses attributions“.
3. A l'alinéa 2, le terme „Conseil de Gouvernement“ est remplacé par celui de „Gouvernement en conseil“.

Art. 7. L'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 6.** (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après „CFL“. Cette gestion comprend les missions suivantes:

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau national, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux;

2. le bon déroulement des projets d'infrastructure;
3. la gestion du trafic sur le réseau national dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3*bis* et comporte les éléments suivants:

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II 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 englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures;
2. la structure des versements ou des fonds alloués:
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II 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;
 - b) à l'entretien et au renouvellement;
 - c) à une nouvelle infrastructure;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants:
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle;
 - b) la capacité du réseau;
 - c) la gestion des actifs;
 - d) les volumes d'activité;
 - e) les niveaux de sécurité; et
 - f) la protection de l'environnement;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1^{er};
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.“

Art. 8. L'article 7 de la loi précitée du 10 mai 1995 est abrogé.

Art. 9. Dans la loi précitée du 10 mai 1995, la division „II. L'institution d'un Fonds du Rail“ est remplacée par celle de „Chapitre 2 – L'institution d'un Fonds du rail“.

Art. 10. L'article 8 de la loi précitée du 10 mai 1995 est rétabli dans la teneur suivante sous le chapitre 2:

„**Art. 8.** En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat.“

Art. 11. A l'article 9 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. Il est inséré un nouvel alinéa 1^{er} libellé comme suit:

„Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.“

2. A l'alinéa 2, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

Art. 12. A l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. La dénomination „Fonds du Rail“ est remplacé par „Fonds du rail“.

2. Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.

3. Au paragraphe 1^{er}, point 3, le terme „notamment“ est supprimé.

4. Au paragraphe 3, point 32, la dénomination „pont rouge“, est remplacée par celle de „Pfaffenthal-Kirchberg“.

5. Le paragraphe 4 est abrogé.

6. Il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit:

„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, 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'Etat, y compris, le cas échéant, les avances de l'Etat, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.“

Art. 13. A l'article 11 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, la dénomination „Fonds du Rail“ est remplacé par „Fonds du rail“.

2. A l'alinéa 1^{er}, points 3 et 5, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

3. A l'alinéa 1^{er}, point 4, est remplacé par la disposition suivante:

„par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19*bis*, 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;“

4. A l'alinéa 1^{er}, point 5, le mot „notamment“ est supprimé.

5. A l'alinéa 2, le mot „tirets“ est remplacé par celui de „points“.

Art. 14. Dans la loi précitée du 10 mai 1995, la division „*III. Les raccordements ferroviaires internationaux*“ est remplacée par celle de „Chapitre 3 – Les raccordements ferroviaires internationaux“.

Art. 15. A l'article 12 de la loi précitée du 10 mai 1995, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.

Art. 16. A l'article 13 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. La dénomination „Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux“ est remplacée par celle de „Fonds des raccordements ferroviaires internationaux“.
2. L'expression „à charge à“ est corrigée par celle de „à charge de“.

Art. 17. A l'article 14 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. La dénomination „Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux“ est remplacée par celle de „Fonds des raccordements ferroviaires internationaux“.
2. A l'alinéa 1^{er}, point 2, la dénomination „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.
3. A l'alinéa 2, le mot „tirets“ est remplacé par celui de „points“.

Art. 18. Un nouveau chapitre *3bis* intitulé „Chapitre *3bis* – Coût de l'infrastructure et comptabilité“ est ajouté à la loi précitée du 10 mai 1995 derrière le chapitre 3 existant:

„Chapitre *3bis* – Coût de l'infrastructure et comptabilité

Art. 14bis. (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.“

Art. 19. Dans la loi précitée du 10 mai 1995, la division „*IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure*“ est remplacée par celle de „Chapitre 4 – Les missions du gestionnaire de l'infrastructure“.

Art. 20. L'article 15 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par la disposition suivante:

„(1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée „infrastructure saturée“ et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique:

1. les raisons de la saturation;
2. l'évolution probable du trafic;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où:

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si:

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements."

Art. 21. A l'article 16 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, la référence „aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10“ est remplacée par celle de „à l'article 10, paragraphes 2 et 3“.
2. A l'alinéa 2, l'expression „Pour le surplus“ est supprimée.
3. A l'alinéa 2, la référence à la „loi du 15 mai 1979“ est corrigée par celle à „loi du 15 mars 1979“.

Art. 22. A l'article 17 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 2, l'expression „Dans cette hypothèse“ est remplacée par celle de „Dans ce cas“.
2. A l'alinéa 2, la notion de „gestionnaire“ est remplacée par celle de „gestionnaire de l'infrastructure“.

Art. 23. A l'article 18 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. L'alinéa 2 est supprimé.

Art. 24. A l'article 19 de la loi précitée du 10 mai 1995, la notion de „gestionnaire“ est remplacée par celle de „gestionnaire de l'infrastructure“.

Art. 25. L'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le texte suivant:

„Art. 20. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale 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 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 aux alinéas 1^{er} et 3 du présent paragraphe 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.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.“

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

Art. 26. Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, la division „Chapitre I – Objet et définitions“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Objet et définitions“.

Art. 27. A l'article 1^{er} de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. A l'alinéa 1^{er}, l'expression „en vertu du droit communautaire“ est supprimée.
3. L'alinéa 2 est supprimé.

Art. 28. L'article 2 de la loi précitée du 11 juin 1999 est modifié de la manière suivante:

„**Art. 2.** 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 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer 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 Etat 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 Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats 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. 29. A l'article 3 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. Les mots „doit être“ sont remplacés par le mot „est“.
3. La référence „à la directive modifiée 95/18/CE“ est remplacée par celle „aux critères de la présente loi.“

Art. 30. Un nouveau chapitre 1^{er bis} intitulé „Chapitre 1^{er bis} – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire“ est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 1^{er} existant:

„Chapitre 1^{er bis} – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

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 Etat 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) A 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 Etats 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 Etat membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.“

Art. 31. Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division „Chapitre II – Les conditions d’obtention et de validité des licences“ est remplacée par celle de „Chapitre 2 – Les conditions d’obtention et de validité des licences“.

Art. 32. A l’article 4 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1^{er}, les mots „doivent exercer“ sont remplacés par le mot „exercent“.
2. Au paragraphe 1^{er}, la partie de phrase „disposer au Luxembourg d’un siège d’opération et assurer“ est remplacée par le terme „assurent“.

Art. 33. A l’article 5 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1^{er}, la référence au „chapitre II“ est remplacée par celle au „chapitre 2“.
2. Au paragraphe 1^{er}, la partie de phrase „en conformité avec les exigences du droit communautaire“ est supprimée.
3. Au paragraphe 2, la référence au „paragraphe 1. de l’article 4“ est remplacée par celle à „à l’article 4, paragraphe 1^{er}“.
4. Au paragraphe 2, l’expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.

Art. 34. A l’article 6 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel „ayant dans ses attributions les Chemins de fer“ est remplacée par „ayant les Transports dans ses attributions“.
2. Le paragraphe 1^{er} est complété par la disposition suivante:

„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.“

Art. 35. A l’article 8 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l’alinéa 2, l’expression „en particulier“ est supprimée.
2. A l’alinéa 2, point 1, la partie de phrase „notamment y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;“ est supprimée.
3. A l’alinéa 2, point 3, la partie de phrase „notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;“ est supprimée.
4. L’alinéa 2, point 4, est remplacé par le libellé suivant:
„n’ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail;“
5. Il est inséré un point 5 à l’alinéa 2, libellé comme suit:
„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.“
6. A l’alinéa 4, la dernière phrase est supprimée.

Art. 36. A l’article 9 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 2, alinéa 2, les mots „doivent être“ sont remplacés par le mot „sont“.
2. Au paragraphe 2, alinéa 2, point 1, la partie de phrase „y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;“ est supprimée.
3. Au paragraphe 2, alinéa 2, point 4, la partie de phrase „y compris coûts d’acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;“ est supprimée.

4. Au paragraphe 2, alinéa 2, il est inséré un point 6, libellé comme suit:

„impôts et cotisations sociales.“

5. Au paragraphe 2, alinéa 3, le terme „notamment“ est supprimé.

6. Le paragraphe 2, alinéa 4, est corrigé de la façon suivante:

„Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise ferroviaire présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.“

Art. 37. A l'article 10 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 2, les mots „doit respecter“ sont remplacés par le mot „respecte“ et l'expression „de façon générale“ est supprimée.
2. L'alinéa 3 est supprimé.

Art. 38. A l'article 11 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Il est inséré un nouvel alinéa 1^{er}, libellé comme suit:

„Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'Etat 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.“

2. A l'ancien alinéa 1^{er}, devenu nouvel alinéa 2, les mots „doit rapporter“ sont remplacés par le mot „rapporte“.
3. A l'ancien alinéa 1^{er}, devenu nouvel alinéa 2, l'expression „à tout moment“ et la partie de phrase „pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire“ sont supprimés.
4. A l'alinéa 4, les mots „doit être“ sont remplacés par le mot „est“.

Art. 39. A l'article 12 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, l'expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.
2. A l'alinéa 2, le renvoi aux „articles 13, 14, 15 et 16“ est remplacé par celui aux „articles 13, 14 et 15.“

Art. 40. A l'article 14 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme „sérieux“ est supprimé.
2. A l'alinéa 2, l'expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.
3. A l'alinéa 2, l'expression „Commission Européenne“ est remplacée par celle de „Commission européenne.“

Art. 41. A l'article 15 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est reformulé comme suit:

„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 ferroviaire dans un délai raisonnable; ou
 3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11.“
2. Au paragraphe 3, le terme „Commission Européenne“ est remplacé par celui de „Agence ferroviaire européenne“.

Art. 42. L'article 16 de la loi précitée du 11 juin 1999 est abrogé.

Art. 43. A l'article 17, paragraphe 3, de la loi précitée du 11 juin 1999, le renvoi aux paragraphes „1. et 2.“ est corrigé par le renvoi aux paragraphes „1^{er} et 2“ et l'expression „du présent article“ est supprimée.

Art. 44. Un nouveau chapitre *2bis* intitulé „Chapitre *2bis* – Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux“ est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 2 existant:

**„Chapitre *2bis* – Gestion des entreprises ferroviaires
selon des principes commerciaux**

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.“

Art. 45. Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division „Chapitre III – La répartition des sillons“ est remplacée par celle de „Chapitre 3 – La répartition des sillons“.

Art. 46. A l'article 20 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. L'expression „Union Européenne“ est remplacée par celle de „Union européenne“.
3. L'expression „droit communautaire“ est remplacée par celle de „droit de l'Union européenne“.
4. Au paragraphe 2, l'expression „par ailleurs“ est supprimée.
5. Le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, est supprimé.
6. Au paragraphe 4, alinéa 2, l'expression „Communautés Européennes“ est remplacée par celle de „Communautés européennes“.
7. Au paragraphe 5, le terme de „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

Art. 47. A l'article 20*bis* de la loi précitée du 11 juin 1999, la référence à la „loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire“ est corrigée par celle à la „loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.“

Art. 48. A l'article 21 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. A l'alinéa 1^{er}, l'expression „droit communautaire“ est remplacée par celle de „droit de l'Union européenne“.
3. A l'alinéa 1^{er}, l'expression „au graphique de circulation“ est remplacée par celle de „à l'horaire de service“.

Art. 49. A l'article 22 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. Au paragraphe 1^{er}, le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration des chemins de fer, dénommée ci-après „l'Administration“.“
3. Au paragraphe 1^{er}, le terme „organisme de répartition“ est remplacé par celui de „organisme de répartition indépendant“.
4. Au paragraphe 2, le terme „graphique de circulation“ est remplacé par celui de „horaire de service“.
5. Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, la référence à „l'article 15 de la directive 2001/14/CE précitée“ est remplacée par celle à „l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.“
6. Au paragraphe 2, alinéa 5, la référence à „la directive 2001/14/CE précitée“ est remplacée par celle au „chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation“.
7. Au paragraphe 4, le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration“.
8. Au paragraphe 4, l'expression „décrites dans cet article et dans l'article 25“ est supprimée.

Art. 50. A l'article 23 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme de „réseau luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. L'alinéa 2 est reformulé comme suit:
 „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 est déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.“

Art. 51. Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division „Chapitre IV – Les redevances d'utilisation“ est remplacée par celle de „Chapitre 4 – Les redevances d'utilisation“.

Art. 52. L'article 24 de la loi précitée du 11 juin 1999 est modifié comme suit:

„**Art. 24.** 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. 53. L'article 25 de la loi précitée du 11 juin 1999 est modifié comme suit:

„**Art. 25.** 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.“

Art. 54. Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division „Chapitre VI – Dispositions finales“ est remplacée par celle de „Chapitre 6 – Dispositions finales“.

Art. 55. A l'article 30 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „ferré“ est supprimé.
2. Le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire

Art. 56. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, la division „Chapitre I Champ d'application et définitions“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Champ d'application et définitions“.

Art. 57. L'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par la disposition suivante:

„La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les exigences en matière d'accréditation des centres de formation chargés de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.“

Art. 58. L'article 2 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est modifié par la disposition suivante:

„**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

1. „accident“, un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents

sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

2. „accident grave“, toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par „importants dommages“ des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
3. „Administration des chemins de fer“, l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive modifiée 2004/49/CE;
4. „Agence ferroviaire européenne“ en abrégé „Agence“, l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;
5. „autorité responsable des licences“, autorité compétente pour délivrer les licences;
6. „candidat postulant à une fonction de sécurité“, toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité, ci-après désigné par le terme „le postulant“;
7. „connaissances linguistiques“, le niveau des connaissances linguistiques requis pour exercer une fonction de sécurité;
8. „connaissances professionnelles“, les connaissances requises pour exercer une fonction de sécurité;
9. „constituants d'interopérabilité“, tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de „constituant“ recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;
10. „demandeur“, un centre de formation ou une personne ayant établi une société qui sollicite une accréditation aux fins de fournir des services de formation;
11. „détenteur“, la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
12. „domaine de compétence“, secteur d'activités relatives à une tâche de sécurité pour laquelle le demandeur souhaite être accrédité;
13. „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
14. „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;
15. „formateur“, une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation;
16. „gestionnaire de l'infrastructure“, toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;
17. „incident“, tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
18. „interopérabilité“, l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

19. „intervenant“, une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité d'un centre de formation accrédité pour fournir des services de formation;
20. „méthodes de sécurité communes“ en abrégé „MSC“, les méthodes élaborées pour procéder à l'évaluation des niveaux de sécurité, de réalisation des objectifs de sécurité et de conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;
21. „mode de communication spécifique“, les différents moyens de communication spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale;
22. „objectifs de sécurité communs“ en abrégé „OSC“, les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
23. „reconnaissance“, une déclaration formelle attestant les compétences du demandeur à faire passer et à noter des examens;
24. „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau national;
25. „services de formation“, processus ou séquences d'activités conçues en vue de permettre l'apprentissage des compétences professionnelles;
26. „service de maintenance lourde“, les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service;
27. „sous-systèmes“, le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
28. „spécifications techniques d'interopérabilité“ en abrégé „STI“, les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
29. „système de gestion de la sécurité“, l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
30. „système ferroviaire“, l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
31. „système ferroviaire transeuropéen“, le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
32. „tâches de sécurité“, les fonctions contribuant à la sécurité des trains et à celle des passagers ou marchandises transportées;
33. „terminologie spécifique“, le langage et le vocabulaire spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale;
34. „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.“

Art. 59. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre II Administration des Chemins de Fer*“ est remplacée par celle de „Chapitre 2 – Administration des chemins de fer“.

Art. 60. A l'article 3, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „Administration des Chemins de Fer (ACF)“ est remplacé par celui de „Administration des chemins de fer“.
2. La désignation du portefeuille ministériel „ayant les chemins de fer dans ses attributions“ est remplacée par celle de „ayant les Transports dans ses attributions“.

3. L'expression „ci-après désigné le Ministre“ est remplacée par celle de „ci-après désigné par le terme „le ministre“.

Art. 61. L'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 4.** (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit les missions suivantes:

1. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour;
2. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité;
3. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences;
4. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant;
5. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles le concernant;
6. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national;
7. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
8. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
9. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
10. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire;
11. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien;
12. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;
13. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances;
14. 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 met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau;
15. 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, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 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.;
16. 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. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité;
17. adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances;

18. tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation;
19. établir, mettre à jour et publier le document de référence de réseau;
20. présenter, pour le compte d'un candidat qui l'a dûment mandatée, des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(3) L'Administration des chemins de fer accomplit ses missions de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel, d'être entendues. Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.“

Art. 62. A l'article 5, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
2. La deuxième phrase est libellée comme suit:
„Le rapport contient.“
3. Au point 1, la référence à l'annexe I de la directive 2004/49/CE est complétée de façon suivante:
„annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite“
4. Le point 4 est reformulé de la manière suivante:
„les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements en découlant;“
5. Au point 5, les mots „qui ont été“ sont supprimés.

Art. 63. A l'article 6 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1^{er}, l'expression „prévues à la présente loi“ est supprimée.
2. Au paragraphe 1^{er}, le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
3. Au paragraphe 1^{er}, point 1, le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.
4. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:
„(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des ~~vérifications~~ missions prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et d'accéder à tous les documents appropriés, mais sans les déplacer, ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.“

Art. 64. A l'article 7 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „notamment“ est supprimé.
2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'expression „prévus à la présente loi“ est supprimée.
3. Au paragraphe 1^{er}, les mots „doit adresser“ sont remplacés par le mot „adresse“.

4. Au paragraphe 1^{er}, le terme „Directeur de l'Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Directeur de l'Administration des chemins de fer“.
5. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots „doit être“ est remplacé par le mot „est“.
6. Au paragraphe 2, l'expression „à cette fin“ est supprimée.
7. Au paragraphe 2, le terme „réseau ferré“ est remplacé par celui de „réseau“.

Art. 65. A l'article 8 de la loi précitée du 22 juillet 2009, le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.

Art. 66. A l'article 9 de la loi précitée du 22 juillet 2009 le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui d'„Administration des chemins de fer“ et le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.

Art. 67. A l'article 10 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1^{er}, les mots „qui sont“ sont supprimés.
2. A l'alinéa 1^{er}, l'expression „par les dispositions de la présente loi“ est supprimée.
3. A l'alinéa 3, le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.

Art. 68. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre III Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire*“ est remplacée par celle de „Chapitre 3 – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire“.

Art. 69. A l'article 11 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „droit communautaire“ est remplacé par celui de „droit de l'Union européenne“.
2. La notion „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celle de „gestionnaire de l'infrastructure“.
3. Les termes „réseau ferré national“ et „réseau ferré luxembourgeois“ sont remplacés par le terme „réseau national“.
4. Au paragraphe 2, les mots „doivent atteindre“ sont remplacés par le mot „atteignent“.
5. Au paragraphe 2, le mot „être“ est remplacé par celui de „et sont“.
6. Au paragraphe 3, les mots „doivent employer“ sont remplacés par le mot „pourvoient“.
7. Au paragraphe 4, les points 1 et 2 sont reformulés de façon suivante:
 - „1. des informations sur le processus de réalisation par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
 2. la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite, selon sa pertinence pour l'organisation déclarante;“
8. Au paragraphe 4, point 4, les mots „qui peuvent présenter“ sont remplacés par le mot „présentant“.

Art. 70. A l'article 12 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

1. Le terme „gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est remplacé par celui de „gestionnaire de l'infrastructure“.
2. A l'alinéa 1^{er}, l'expression „le cas échéant“ est supprimée.
3. A l'alinéa 3, le bout de phrase „de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire“ est supprimé.

Art. 71. A l'article 13, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. La référence „les paragraphes 1 et 2 de l'article 11“ est précisée par la référence à „l'article 11, paragraphes 1^{er} et 2“.

Art. 72. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre IV Certification de l'entreprise ferroviaire*“ est remplacée par celle de „Chapitre 4 – Certification de l'entreprise ferroviaire“.

Art. 73. A l'article 14 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 3, le terme „droit communautaire“ est remplacé par celui de „droit de l'Union européenne.“
2. A l'alinéa 4, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
3. A l'alinéa 4, la référence à „l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire“ est complétée par le rajout de l'expression „telle que modifiée par la suite“.

Art. 74. A l'article 15 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
2. Au paragraphe 4, la première phrase est supprimée.
3. Le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 75. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre V Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire*“ est remplacée par celle de „Chapitre 5 – Certification du gestionnaire de l'infrastructure“.

Art. 76. A l'article 17 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „Ministre“ est remplacé par celui de „ministre“.
2. Au paragraphe 1^{er}, les mots „le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être“ sont remplacés par ceux de „le gestionnaire de l'infrastructure est“.
3. Au paragraphe 5, la première phrase est supprimée.
4. Le paragraphe 6 est abrogé.

Art. 77. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre VI Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité*“ est remplacée par celle de „Chapitre 6 – Accréditation des centres de formation et du personnel de sécurité relevant du secteur ferroviaire“.

Art. 78. L'article 19 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 19.** (1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité assumées, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire et au sein du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le ministre sur instruction des dossiers de candidature par l'Administration.

Avant de fournir des services de formation, le demandeur est en possession d'une autorisation du membre du Gouvernement ayant le droit d'établissement dans ses attributions conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juin 1999 ayant pour objet: 1. le soutien et le développement de la formation professionnelle continue; 2. la modification de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(3) Le demandeur dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

Le demandeur fournit ses services de formation en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

(4) Une attestation d'accréditation est délivrée au demandeur dans les conditions suivantes:

1. Il rapporte la preuve qu'il possède une structure effective d'organisation et de gestion répondant aux exigences pour les prestataires de services de formation.
2. Il met en place un système de gestion équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990.
3. Il démontre qu'il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises pour organiser des cours de formation adaptés à la tâche de formation.
4. Il possède le personnel et l'équipement nécessaires et il travaille dans un environnement adapté à une formation visant à préparer les postulants aux examens de qualification pour l'exercice et le maintien à des fonctions affectées à des tâches de sécurité.
5. Il dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit que les formateurs répondent aux exigences suivantes:
 - a) avoir des qualifications et aptitudes physiques et pédagogiques requises pour préparer, organiser et dispenser des services de formation;
 - b) avoir une formation générale en pédagogie;
 - c) avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière de leurs connaissances.
6. Il dispose du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants.
7. Il fournit des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours.
8. Il met en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes qui garantissent que la formation offerte est exhaustive et en règle.
9. Il met en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs.
10. Il met en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, outils et équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les livrets de procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité.
11. Il communique la méthode qu'il compte utiliser pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence.
12. Il garantit que la formation pratique du domaine de compétences „conducteurs de train“ est dispensée par des formateurs qui ont les qualifications et aptitudes psychologiques et qui possèdent à la fois une licence valide de conducteur de train et une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne ou de matériel roulant, et qui ont une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de la formation.

(5) Le demandeur adresse la demande d'accréditation par envoi recommandé au ministre. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe I et elle précise les domaines de compétences pour lesquels le demandeur sollicite l'accréditation.

Le silence du ministre gardé pendant un délai de trois mois vaut accréditation. Le ministre décide de:

1. délivrer l'attestation d'accréditation conforme à l'annexe II; ou
2. attester dans le cas visé à l'article 19*bis*, paragraphe 4, l'accréditation en tant que centre de formation sur le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, ou
3. communiquer son refus.“

Art. 79. Il est inséré un nouvel article 19*bis* à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*bis*.** (1) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, un centre de formation dont le principal établissement se situe dans un autre Etat membre peut être accrédité par le ministre pour la formation relative à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande d'accréditation ou de reconnaissance de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, le ministre limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques à la formation sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure d'accréditation ou de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose d'une accréditation ministérielle et d'un certificat confirmant son aptitude.

La certification de l'aptitude à fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le „Cadre Européen de compétence linguistique“ établi par le Conseil de l'Europe.

(3) Sans préjudice des articles 19, paragraphe 5, et 19*bis*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose de l'accréditation ministérielle.

Le centre de formation fournit des formations de qualité sur l'apprentissage du mode de communication et de la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire.

(4) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation, dispose de l'accréditation ministérielle et peut introduire sa requête dans le cadre de la demande de délivrance ou de la demande de renouvellement du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en décrivant les dispositions nécessaires dans le dossier accompagnant cette demande.

Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure ont droit à un accès équitable aux services de formation à un prix raisonnable et non discriminatoire qui est en rapport avec les coûts et peut inclure une marge bénéficiaire raisonnable.“

Art. 80. Il est inséré un nouvel article 19*ter* à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*ter*.** (1) L'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de l'accréditation se fondent sur:

1. le respect des exigences conformément à l'article 19, paragraphe 4;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe I;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*quinquies*.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de deux ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19*quinquies*.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée doit être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de l'accréditation, le centre de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement au ministre. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que l'accréditation initiale. Si des services de formation ont été fournis de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier d'accréditation précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe I renseignant sur les activités exercées pour le centre de formation.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches de formation indiquées dans l'attestation d'accréditation ne sont plus respectées, le centre de formation doit immédiatement cesser de dispenser la formation pour ce qui concerne les tâches en question et en informer le ministre. Le ministre analyse les informations et délivre une attestation d'accréditation modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation d'accréditation reste inchangée.

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de:

1. s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4;
2. présenter chaque année au ministre:
 - a) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de postulants inscrits;
 - b) une liste des formateurs engagés;
 - c) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis;
 - d) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées;
3. s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation;
4. s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir;
5. s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité; et
6. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19^{ter}, paragraphe 1^{er}, point 4.“

Art. 81. Il est inséré un nouvel article 19^{quater} à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{quater}.** (1) L'Administration des chemins de fer publie et met à jour un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation:

1. le nom et les coordonnées de l'Administration des chemins de fer;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par „LU-xx-aaaa-0000“ conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé „NIE“;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité; et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(2) Le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par le ministre lors de l'octroi de l'accréditation.“

Art. 82. Il est inséré un nouvel article 19^{quinquies} à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{quinquies}.** (1) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les formateurs remplissent les conditions requises pour l'admission et le maintien

aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire national.

(2) Les contrôles relatifs aux centres de formation visés à l'article 19^{ter}, paragraphe 1^{er}, point 4, sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout postulant aux services de formation ainsi que sur le respect des conditions d'accréditation, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'accréditation ministérielle et le déroulement correct des formations.

Au cas où des irrégularités seraient constatées à l'occasion desdits contrôles, l'accréditation peut être suspendue ou retirée par décision motivée du ministre.

(3) Les mesures prises en exécution de l'article 19^{quinquies}, paragraphes 1^{er} et 2, comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19^{quater}.

(4) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer."

Art. 83. Il est inséré un nouvel article 19^{sexies} à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{sexies}.** Par dérogation à l'article 19, paragraphe 4, point 12, 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.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun formateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe au centre de formation de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des formateurs en cause.

Le formateur doit satisfaire aux exigences de l'article 19, paragraphe 4, point 12, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes, la licence et la durée d'expérience professionnelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité."

Art. 84. Un nouveau chapitre 6^{bis} intitulé „Chapitre 6^{bis} – Critères en relation avec l'organisation des examens" est rajouté à la loi précitée du 22 juillet 2009 derrière le chapitre 6 existant.

Art. 85. Il est inséré un nouvel article 19^{septies} à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19^{septies}.** (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter 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. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes:

1. Absence d'influence d'autrui: l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de „non soumis au contrôle" de la part d'autrui;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu: nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.

Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que:

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu;
2. il est âgé de 26 ans au moins;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens;
5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe;
8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences „conducteurs de train“ et sans préjudice du paragraphe 1^{er}, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que:

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe 2 est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen.“

Art. 86. Il est inséré un nouvel article 19*octies* à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*octies*.** (1) Par dérogation à l'article 19*septies*, paragraphe 3, point 2, l'examineur peut organiser un examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée, à du matériel roulant récemment mis en service, au matériel historique récemment remis en service et à un nouveau règlement ou une modification majeure d'un règlement concernant l'attestation.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun examineur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée, le nouveau matériel roulant, le matériel historique et le nouveau règlement ou la modification majeure n'est encore disponible. Il incombe aux examineurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examineurs en cause. L'examineur satisfait aux exigences de l'article 19*septies*, paragraphe 3, point 2, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes et la licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.

(2) En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur adresse une demande par envoi recommandé à l'Administration. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe IV dont ceux prouvant les exigences visées à l'article 19*septies*, paragraphe 2. Le demandeur précise les domaines de compétences pour lesquels il sollicite la reconnaissance. La demande peut également être soumise par l'employeur du demandeur en son nom. Si l'Administration exige lors de l'examen

de la demande un complément d'informations, elle le notifie par écrit au demandeur en l'invitant à adresser les pièces complémentaires.

L'Administration décide dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires de:

1. délivrer l'attestation de reconnaissance conforme à l'annexe V; ou
2. communiquer son refus.“

Art. 87. Il est inséré un nouvel article 19*nonies* à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*nonies*.** (1) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, un examinateur reconnu par l'autorité compétente d'un autre Etat membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande de reconnaissance a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, l'Administration limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques aux examens sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs aux connaissances linguistiques générales. La certification y relative relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le „Cadre Européen de compétence linguistique“ établi par le Conseil de l'Europe.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des connaissances linguistiques est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

(3) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, et de l'article 19*nonies*, paragraphe 2, 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, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs au mode de communication et de terminologie spécifique.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des compétences professionnelles relatives à la communication et à la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.“

Art. 88. Il est inséré un nouvel article 19*decies* à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*decies*.** (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur:

1. le respect des exigences conformément à l'article 19*septies*, paragraphe 2;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*duodecies*, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée doit être délivrée sur la base des documents complémentaires fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de

mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées par l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examineur est tenu de:

1. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis;
2. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu;
3. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19*decies*, paragraphe 1^{er}, point 4.“

Art. 89. Il est inséré un nouvel article 19*undecies* à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*undecies*.** (1) L'Administration veille à l'établissement, à la mise à jour et à la publication d'un registre national des examineurs disposant de la reconnaissance.

(2) Le registre contient pour chaque examineur:

1. le nom, l'adresse et la date de naissance;
2. le nom et l'adresse de l'employeur s'il présente une demande au nom de l'examineur;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par „LU-xx-aaaa-0000“ conformément au système de numérotation harmonisé européen „NIE“;
4. les domaines de compétences pour lesquels il est reconnu;
5. la ou les langues pour lesquelles il est reconnu;
6. la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance;
7. les coordonnées de personnes de contact.

(3) 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. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par l'Administration lors de l'octroi de la reconnaissance.“

Art. 90. Il est inséré un nouvel article 19*duodecies* à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

„**Art. 19*duodecies*.** (1) Sans préjudice de l'alinéa 2 et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

Au cas où l'examen est organisé par plusieurs examineurs, l'examen est dirigé par un examineur selon les dispositions de la présente loi.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au postulant qui comprend:

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription;

2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points;
4. les conditions de réussite et les suites en cas d'une ou plusieurs notes insuffisantes;
5. les délais de réexamen en cas d'une ou plusieurs notes insuffisantes;
6. les méthodes et délais de communication des résultats;
7. la procédure de recours visée à l'article 19septies, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant le ou les lieux et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(3) 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. A cet effet, les méthodes d'examen doivent être adaptées selon l'objectif attendu de chaque domaine de compétences à examiner.

L'examineur qui dirige l'examen est responsable:

1. du choix des méthodes d'examen;
2. du contenu des questions à poser;
3. de la vérification de l'identité du postulant préalablement à l'examen;
4. de l'évaluation des réponses;
5. de la confidentialité des questions.

Les méthodes d'évaluation sont harmonisées. La confidentialité des questions est garantie moyennant un système de gestion informatisé.

Les examens peuvent être réalisés sur ordinateur. Des simulateurs peuvent être utilisés dans le cadre des examens dans des situations particulièrement difficiles.

(4) Les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Les données intéressant le bilan d'examen sont conservées pendant dix ans par l'examineur par tous moyens et consultables à tout moment par l'Administration, sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(5) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi, et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les examinateurs exerçant leurs activités sur le territoire national.

(6) Les contrôles visés à l'article 19decies, paragraphe 1^{er}, point 4 sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur la réalisation des examens de manière indépendante et impartiale, ainsi que sur le respect des conditions de reconnaissance, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans la reconnaissance et le déroulement correct des examens.

L'Administration peut exiger:

1. l'accès à tous les documents utiles;
2. l'adoption d'une procédure selon laquelle certaines informations sont fournies régulièrement;
3. la désignation par elle d'observateurs lors des examens.

Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

Les mesures prises en exécution du présent paragraphe et du paragraphe 6 comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19undecies.

(7) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer."

Art. 91. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „Chapitre VII Certification du matériel roulant ferroviaire“ est remplacée par celle de „Chapitre 7 – Certification du matériel roulant ferroviaire“.

Art. 92. A l'article 20 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „réseau ferré national“ est remplacé par celui de „réseau national“.
2. Le paragraphe 1^{er} est reformulé comme suit:

„Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ne fait circuler sur ce réseau national que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat est reconnue par l'Administration.“
3. Le paragraphe 2 est reformulé comme suit:

„Le dossier à soumettre à l'Administration contient les informations suivantes:

 1. la preuve de l'autorisation dans un autre Etat de la mise en service du matériel roulant et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et les modifications techniques apportées après l'autorisation;
 2. les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'Administration et nécessaires pour son autorisation;
 3. les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant la compatibilité du matériel roulant avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
 4. des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque sur le réseau.“

4. Au paragraphe 3, le mot „pourra“ est remplacé par celui de „peut“.

5. Au paragraphe 4, le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration“.

Art. 93. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre VIIbis Entretien des véhicules*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 7bis – Entretien des véhicules*“.

Art. 94. A l'article 20^{ter} de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme „Administration des Chemins de Fer“ est remplacé par celui de „Administration“.
2. Au paragraphe 1^{er}, le terme „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacé par celui de „réseau national“.
3. Le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, deuxième phrase, est reformulé comme suit:

„Les véhicules sont entretenus par l'entité chargée de l'entretien conformément.“
4. Au paragraphe 4, les mots „doit être“ sont remplacés par le mot „est“.
5. Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, les mots „peuvent être“ sont remplacés par le mot „sont“.
6. Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, point 2, le mot „ferré“ est supprimé.
7. Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, point 3, l'expression „Dans ce cas“ est supprimée.

Art. 95. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre VIII Dispositions pénales*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 8 – Dispositions pénales*“.

Art. 96. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre IX Dispositions modificatives et abrogatoires*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 9 – Dispositions modificatives et abrogatoires*“.

Art. 97. Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division „*Chapitre X Dispositions finales*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 10 – Dispositions finales*“.

**Chapitre 4 – Modification de la loi du 3 août 2010
sur la régulation du marché ferroviaire**

Art. 98. Dans la loi du 3 août 2010, ci-après „la loi modifiée du 3 août 2010“, la division „*Chapitre I Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions*“ est remplacée par celle de „Chapitre 1^{er} – Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions“.

Art. 99. A l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010, le terme „Institut Luxembourgeois de Régulation“ est remplacé par celui de „Institut luxembourgeois de régulation“.

Art. 100. L'article 2, paragraphe 2, de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le texte suivant:

„(2) On entend par „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.“

Art. 101. L'article 3 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant:

„**Art. 3.** (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations

concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration des chemins de fer, dénommée ci-après „l'Administration“, et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) Le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée 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, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé 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, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé „DRR“.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément

aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des Etats membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe:

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le ce trajet défini dans un contrat de service public;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3bis, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. A cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII 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.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.“

Art. 102. L'article 4 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 4.** (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

(2) Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées.

Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande:

1. de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;

2. de toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
3. du gestionnaire de l'infrastructure;
4. de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

La décision motivée du régulateur précise le délai et les conditions dans lesquels les entités énumérées au présent paragraphe peuvent demander le réexamen de la décision.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer est autorisée à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de sa compétence et qui sont effectuées entre deux gares nationales.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation des lignes qui relèvent de sa compétence.

La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union européenne. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union européenne et respecte les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne.

Art. 103. Dans la loi du 3 août 2010, la division „*Chapitre 2 Litiges et recours*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 2 – Litiges et recours*“.

Art. 104. L'article 5 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 5.** (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne:

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive;
2. les critères contenus dans ce document;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;
4. le système de tarification;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services;
7. l'accès aux services et leur tarification.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et à contrôler le paragraphe 1^{er}, points 1 à 7, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie à l'Administration des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. De sa propre initiative, le régulateur prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur le marché des services ferroviaires, au regard du paragraphe 1^{er}, points 1 à 7.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 6, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante.“

Art. 105. Dans la loi du 3 août 2010, la division „*Chapitre 3 Sanctions administratives*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 3 – Sanctions administratives*“.

Art. 106. L'article 6 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant:

„**Art. 6.** (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

1. un avertissement;
2. un blâme;

3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 5.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement."

Art. 107. Dans la loi du 3 août 2010, la division „*Chapitre 4 Financement du régulateur*“ est remplacée par celle de „*Chapitre 4 – Financement du régulateur*“.

Art. 108. A l'article 7 de la loi du 3 août 2010, la référence „à l'article 5, paragraphe 8“ est remplacée par celle „à l'article 5, paragraphe 10“.

Art. 109. Dans la loi modifiée du 3 août 2010, la division „*Chapitre 5 Dispositions modificatives et abrogatoires*“ est remplacée par celle de „Chapitre 5 – Dispositions modificatives et abrogatoires“.

Art. 110. La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: „loi du ... relative à la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire“.

*

ANNEXE I

Documents à joindre à la demande d'accréditation d'un centre de formation

Chapitre 1^{er} – *Première demande d'accréditation*

La demande en vue de l'obtention de l'accréditation doit être accompagnée des éléments suivants:

1. le nom et la qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable du centre de formation à contacter avec ses coordonnées) ainsi que tout document justifiant le respect de l'article 19, paragraphe 2, alinéa 2;
2. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990;
3. la description de l'organisation interne du centre de formation;
4. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres;
6. pour les centres de formation existants:
 - a) les bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations réalisées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de postulants ayant reçu la formation;
 - b) les bilans financiers portant sur les trois exercices en question; les centres de formation en conformité avec l'article 19bis, paragraphe 4, n'étant pas tenus de produire les bilans financiers;
 - c) le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice des fonctions affectées à des tâches de sécurité sur le réseau national;
7. le nombre de postulants prévus par formation pour chaque domaine de compétences;
8. le coût des formations;
9. le lieu et le calendrier prévisionnel annuel des formations;
10. la liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les domaines de compétences à enseigner;
11. une copie du document contractuel relatif à la responsabilité pédagogique conformément à l'article 19ter, paragraphe 2, point 6;
12. la capacité d'accueil cohérente avec le nombre de postulants prévus, la durée des sessions et la nature des formations;
13. les matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues;
14. l'accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés);

15. les méthodes de formation et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux postulants;
16. les méthodes d'évaluation en cours de formation et le retour d'expérience pour chaque formation;
17. les moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations;
18. la méthode qu'il compte utiliser pour garantir que son plan d'étude qui décrit les objectifs à atteindre, le contenu, les méthodes de formation, les processus d'évaluation et le temps consacré à chaque action en rapport avec la formation est maintenu à jour;
19. le système d'analyse des besoins; et
20. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion de la qualité.

Chapitre 2 – Demande de renouvellement d'accréditation

La demande en vue du renouvellement de l'accréditation conformément à l'article 11 exige la mise à jour des éléments de la demande d'accréditation précédente et la production des éléments ou documents suivants:

1. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990;
2. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'accréditation; et
3. un bilan pédagogique des formations initiales, continues et complémentaires réalisées par domaine de compétences depuis l'obtention de l'accréditation précédente, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de postulants et pour les centres de formation autres que les centres de formation appartenant à une entreprise ferroviaire ou à un gestionnaire d'infrastructure, un bilan financier de ces formations.

*

ANNEXE II

Modèle de l'attestation d'attestation d'accréditation d'un centre de formation

	ATTESTATION D'ACCREDITATION CENTRE DE FORMATION	GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG										
1. LEGISLATION NATIONALE												
<i>« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »</i>												
2. AUTORITE COMPETENTE												
<i>Dénomination légale :</i> <i>Administration des Chemins de Fer</i> <i>Adresse :</i> <i>1, Porte de France</i> <i>Pays :</i> <i>L-4360 ESCH SUR ALZETTE</i>												
3. CENTRE DE FORMATION ACCREDITE												
<i>Dénomination légale :</i> <i>Adresse :</i> <i>Pays :</i> <i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i>												
4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">1.</td> <td style="width: 50%;">6.</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>7.</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>8.</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>9.</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>10.</td> </tr> </table>			1.	6.	2.	7.	3.	8.	4.	9.	5.	10.
1.	6.											
2.	7.											
3.	8.											
4.	9.											
5.	10.											
5. INFORMATIONS RELATIVES A L'ACCREDITATION												
<i>Première demande d'accréditation :</i> <input type="radio"/> <i>Renouvellement :</i> <input type="radio"/> <i>Modification :</i> <input type="radio"/> <i>Valable du :</i> <i>au :</i> <i>Observations :</i>												
<i>Date de délivrance :</i>		<i>Le Ministre :</i>										
<i>Numéro interne :</i>		<i>Cachet :</i>										

ANNEXE III

Déclaration d'indépendance et d'impartialité



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration des Chemins de fer

« DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE »

(à attacher à la demande de reconnaissance)

Nom et prénom du demandeur :

Né(e) le - - (jour-mois-année) à (lieu).

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du xx mois 20xx ayant pour objet (titre), le (la) soussigné(e) déclare qu'il (elle) observera les critères d'indépendance et d'impartialité ci-après.

CRITERES D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE

L'examineur réalise 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. Un examineur est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

- 1) *Absence d'influence d'autrui : L'examineur doit être indépendant à l'égard des candidats qu'il examine et doit réaliser les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui.*
- 2) *Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : Nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le candidat ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le parent du partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.*

Fait à (lieu), le - - (jour-mois-année).

Signature :
(précédé de la mention « lu et approuvé » à écrire en toutes lettres)

ANNEXE IV

Documents à joindre à la demande de reconnaissance d'un examinateur**Chapitre 1^{er} – Première demande de reconnaissance**

La demande en vue de l'obtention de la reconnaissance est accompagnée des éléments suivants:

1. le nom du demandeur (adresse postale et électronique, le numéro de téléphone);
2. la preuve que le examinateur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences;
3. le cas échéant, le nom et la qualité de l'employeur (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable des candidats-examineurs à contacter avec ses coordonnées);
4. un extrait du casier judiciaire du demandeur datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres;
6. le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services à fournir;
7. les copies des diplômes et/ou des certificats attestant l'expérience professionnelle du demandeur et justifiant l'activité de l'examineur dans les domaines de compétences concernés;
8. la déclaration d'indépendance et d'impartialité conformément à l'article 3;
9. les méthodes d'examen suivant l'article 17.

Chapitre 2 – Demande de renouvellement de la reconnaissance

La demande en vue du renouvellement de la reconnaissance conformément à l'article 10 exige la mise à jour des éléments de la demande de reconnaissance précédente et la production des éléments ou documents suivants:

1. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences;
2. un extrait du casier judiciaire de l'examineur datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement de la reconnaissance;
3. un bilan des examens réalisés par domaine de compétences depuis l'obtention de la reconnaissance précédente, indiquant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis.

*

