

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**      **RÈGLEMENT (UE) N° 913/2010 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 22 septembre 2010**  
**relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif**  
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)  
(JO L 276 du 20.10.2010, p. 22)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <b><u>M1</u></b>	Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013	L 348	129	20.12.2013

Rectifié par:

► **C1**      Rectificatif, JO L 325 du 23.11.2012, p. 19 (913/2010)



**RÈGLEMENT (UE) N° 913/2010 DU PARLEMENT EUROPÉEN  
ET DU CONSEIL**

**du 22 septembre 2010**

**relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la nouvelle stratégie de l'Union européenne en faveur de l'emploi et de la croissance, la création d'un marché ferroviaire intérieur, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises, est un élément essentiel de progrès vers la réalisation d'une mobilité durable.
- (2) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires <sup>(4)</sup> et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire <sup>(5)</sup> ont constitué des étapes importantes dans la création du marché ferroviaire intérieur.
- (3) Pour pouvoir être compétitifs face aux autres modes de transport, les services ferroviaires de fret nationaux et internationaux, ouverts à la concurrence depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, doivent pouvoir bénéficier d'une infrastructure ferroviaire de bonne qualité et dotée d'un financement suffisant, c'est-à-dire qui leur permettent de fournir des services de transport de marchandises dans de bonnes conditions en termes de vitesse commerciale et de durée des trajets et qui soient fiables, c'est-à-dire qui correspondent effectivement aux engagements contractuels pris avec les entreprises ferroviaires.
- (4) Bien que l'ouverture du marché ferroviaire du fret ait permis à de nouveaux opérateurs d'entrer dans le réseau ferroviaire, les mécanismes de marché n'ont pas été et ne sont pas suffisants pour

<sup>(1)</sup> JO C 317 du 23.12.2009, p. 94.

<sup>(2)</sup> JO C 79 du 27.3.2010, p. 45.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 23 avril 2009 (JO C 184 E du 8.7.2010, p. 354), position du Conseil en première lecture du 22 février 2010 (JO C 114 E du 4.5.2010, p. 1), position du Parlement européen du 15 juin 2010 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 septembre 2010.

<sup>(4)</sup> JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

<sup>(5)</sup> JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

**▼B**

organiser, réguler et sécuriser ce transport de fret ferroviaire. Afin d'optimiser l'utilisation du réseau et d'assurer sa fiabilité, il est utile d'établir de nouvelles procédures pour renforcer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons internationaux pour les trains de marchandises.

- (5) Dans ce contexte, la mise en place de corridors ferroviaires internationaux en vue d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif sur lequel les trains de marchandises pourraient circuler dans de bonnes conditions et facilement passer d'un réseau national à un autre permettrait d'améliorer les conditions d'utilisation de l'infrastructure.
- (6) Les initiatives déjà engagées en matière d'infrastructures ferroviaires montrent que la mise en place de corridors internationaux répondant à des besoins spécifiques dans un ou plusieurs segments clairement définis du marché du fret est la méthode la plus appropriée pour mettre en place des corridors ferroviaires internationaux en vue d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.
- (7) Le présent règlement devrait, sauf disposition contraire, être sans préjudice des droits et obligations des gestionnaires de l'infrastructure prévus par la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE et, le cas échéant, des organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE. Lesdits actes restent en vigueur, y compris en ce qui concerne les dispositions qui visent les corridors de fret.
- (8) La mise en place d'un corridor de fret devrait tenir compte, le cas échéant, de la nécessité d'assurer de meilleures interconnexions avec les infrastructures ferroviaires des pays tiers européens.
- (9) La conception des corridors de fret devrait garantir la continuité le long des corridors, en assurant les interconnexions nécessaires entre les infrastructures ferroviaires existantes.
- (10) La mise en place des corridors internationaux pour le fret ferroviaire constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et/ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). À cette fin, il est nécessaire de développer de manière coordonnée les réseaux, notamment en ce qui concerne l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire aux corridors existants du RTE-T et de l'ERTMS. Il convient, en outre, d'établir au niveau de l'Union des règles d'harmonisation relatives à ces corridors de fret. Les projets visant à réduire le niveau sonore des trains de fret devraient être encouragés. Si nécessaire, la mise en place de ces corridors devrait être soutenue financièrement dans le cadre des programmes RTE-T, de recherche et Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et fonds de l'Union, comme le Fonds européen de développement régional, le Fonds de cohésion et la Banque européenne d'investissement.

**▼B**

- (11) Dans le cadre d'un corridor de fret, il convient d'assurer une bonne coordination entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés, d'accorder une priorité suffisante au trafic de fret ferroviaire, de mettre en place des liaisons efficaces et adaptées avec les autres modes de transport et de créer des conditions propices au développement de la concurrence entre fournisseurs de services de fret ferroviaire.
- (12) La création de corridors de fret supplémentaires à ceux mis en place conformément à l'article 3 devrait être examinée et approuvée au niveau de l'Union selon des procédures et des critères clairement définis et transparents qui laissent aux États membres et aux gestionnaires de l'infrastructure une marge de décision et de gestion suffisante pour pouvoir tenir compte d'initiatives existantes relatives à des corridors particuliers, tels que l'ERTMS, le RailNetEurope (RNE) et le RTE-T, et prendre des mesures adaptées à leurs besoins spécifiques.
- (13) Pour stimuler la coordination entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure et garantir la continuité le long du corridor, il y a lieu de créer une structure de gouvernance appropriée pour chaque corridor de fret en tenant compte de la nécessité d'éviter les doubles emplois avec les structures de gouvernance déjà existantes.
- (14) Pour répondre aux besoins du marché, les modalités de mise en place d'un corridor de fret devraient être présentées dans un plan de mise en œuvre définissant les actions susceptibles d'améliorer les performances du fret ferroviaire et établissant un calendrier pour celles-ci. En outre, pour que les actions envisagées ou mises en œuvre en vue de la mise en place d'un corridor de fret répondent aux besoins ou aux attentes de l'ensemble des utilisateurs du corridor de fret, les candidats susceptibles de l'utiliser doivent être régulièrement consultés selon des procédures définies par le comité de gestion.
- (15) Il convient également de considérer comme nécessaire le développement de terminaux de fret intermodaux pour favoriser la mise en place de corridors de fret ferroviaire au sein de l'Union.
- (16) Afin de garantir la cohérence et la continuité des capacités d'infrastructure disponibles le long du corridor de fret, il convient que les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés, ainsi que, le cas échéant, les États membres et les pays tiers européens, coordonnent les investissements qui y sont réalisés et les planifient selon une logique répondant aux besoins du corridor de fret, sous réserve de viabilité économique. Il convient que le programme de leur réalisation soit publié afin que les candidats susceptibles d'opérer dans le corridor soient bien informés. Les investissements devraient inclure des projets concernant la mise au point de systèmes interopérables et l'augmentation de la capacité des trains.
- (17) Pour les mêmes raisons, tous les travaux réalisés sur l'infrastructure et sur ses équipements qui limiteraient la capacité disponible sur le corridor de fret devraient également être coordonnés au niveau du corridor de fret et faire l'objet de publications actualisées.

**▼B**

- (18) Afin de faciliter les demandes de capacités d'infrastructure pour les services internationaux de fret ferroviaire, il convient de désigner ou d'établir un guichet unique pour chaque corridor de fret. Pour ce faire, il y a lieu de s'appuyer sur les initiatives existantes, en particulier celles entreprises par le RNE, un organisme qui sert d'instrument de coordination pour les gestionnaires de l'infrastructure et fournit différents services aux entreprises de fret international.
- (19) La gestion des corridors de fret devrait également comprendre des procédures pour la répartition des capacités d'infrastructure pour les trains de marchandises internationaux circulant sur ces corridors. Lesdites procédures devraient prendre en compte les besoins de capacités des autres types de transport, y compris le transport de passagers.
- (20) Pour assurer une meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires, il est nécessaire de coordonner l'exploitation de ces infrastructures et des terminaux situés le long du corridor de fret.
- (21) Par «règles de priorité», on peut également entendre des objectifs prioritaires, en fonction de la situation qui prévaut dans l'État membre concerné.
- (22) Les trains de marchandises circulant sur le corridor de fret devraient pouvoir bénéficier, autant que faire se peut, d'une ponctualité suffisante en cas de perturbations, compte tenu des besoins de tous les types de transport.
- (23) Pour assurer le développement de la concurrence entre fournisseurs de services ferroviaires de fret sur le corridor de fret, d'autres candidats que les entreprises ferroviaires ou leurs regroupements devraient être en mesure de demander des capacités d'infrastructure sur les corridors de fret.
- (24) Afin de pouvoir évaluer objectivement les avantages des mesures visant à mettre en place le corridor de fret, il convient de surveiller les performances des services de fret ferroviaire le long du corridor de fret et de publier régulièrement des rapports de qualité. L'évaluation des performances devrait inclure les résultats des enquêtes de satisfaction menées auprès des utilisateurs du corridor de fret.
- (25) Afin de garantir un accès non discriminatoire aux services ferroviaires internationaux, il est nécessaire de veiller à une bonne coordination entre les organismes de contrôle en ce qui concerne les différents réseaux couverts par le corridor de fret.
- (26) Pour faciliter l'accès aux informations relatives à l'utilisation de l'ensemble des principales infrastructures du corridor de fret et garantir un accès non discriminatoire à ce corridor, il convient que le comité de gestion établisse, mette régulièrement à jour et publie un document contenant toutes ces informations.

**▼B**

- (27) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors de fret, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (28) Il convient d'établir des règles équitables, fondées sur une coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure qui doivent fournir un service de qualité aux entreprises de fret dans le cadre d'un corridor ferroviaire international, dans le respect de la coordination des investissements et de la gestion des capacités et du trafic.
- (29) Les trains internationaux devant parcourir des itinéraires qui empruntent plusieurs corridors, définis dans le présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors peuvent également coordonner leurs activités afin de garantir, sur les corridors concernés, la disponibilité des capacités, la fluidité des mouvements et une application cohérente des règles de priorité aux différents types de trafic en cas de perturbations.
- (30) Le présent règlement vise à améliorer la performance du transport de fret ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. La coordination devrait être assurée entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure de manière à garantir le fonctionnement le plus performant des corridors de fret. À cette fin, il y a lieu de prendre des mesures opérationnelles parallèlement aux investissements dans les infrastructures et les équipements techniques tels que l'ERTMS, qui devraient viser à augmenter la capacité et l'efficacité du fret ferroviaire.
- (31) Il convient que la mise en œuvre des règles relatives à la mise en place et à la modification des corridors de fret et aux dérogations accordées aux États membres s'effectue dans des conditions uniformes afin de garantir la conformité des propositions de mise en place de corridors de fret avec les critères définis par le présent règlement et elle devrait dès lors être confiée à la Commission. Conformément à l'article 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission sont établis au préalable au moyen d'un règlement adopté conformément à la procédure législative ordinaire. Dans l'attente de l'adoption de ce règlement, la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(1)</sup> continue à s'appliquer, à l'exception de la procédure de réglementation avec contrôle, qui n'est pas applicable,

(1) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

**▼B**

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I  
GÉNÉRALITÉS

*Article premier*

**Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif en vue de créer un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il établit des règles de sélection, d'organisation et de gestion des corridors de fret, ainsi que la planification indicative des investissements liés à ceux-ci.
  
2. Le présent règlement s'applique à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires comprises dans les corridors de fret.

*Article 2*

**Définitions**

1. Aux fins du présent règlement, les définitions qui figurent à l'article 2 de la directive 2001/14/CE s'appliquent.
  
2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, on entend par:
  - a) «corridor de fret», l'ensemble des lignes ferroviaires désignées, notamment les lignes de transbordeurs ferroviaires, sur le territoire des États membres ou entre États membres et, le cas échéant, dans des pays tiers européens, reliant deux terminaux ou plus le long d'un itinéraire principal et, le cas échéant, des itinéraires de contournement et des sections les reliant, y compris les infrastructures ferroviaires et leurs équipements et les services ferroviaires correspondants visés à l'article 5 de la directive 2001/14/CE;
  
  - b) «plan de mise en œuvre», le document présentant les moyens et la stratégie que les parties concernées comptent mettre en œuvre afin d'élaborer au cours d'une période déterminée les mesures nécessaires et suffisantes pour mettre en place le corridor de fret;
  
  - c) «terminal», l'installation disposée le long du corridor de fret qui a été spécialement aménagée pour permettre soit le chargement de marchandises sur des trains de marchandises et/ou leur déchargement et l'intégration des services de fret ferroviaire avec les services routiers, maritimes, fluviaux et aériens, soit la formation ou la modification de la composition des trains de marchandises; et, le cas échéant, l'exécution des procédures à la frontière avec des pays tiers européens.

**▼B**

## CHAPITRE II

**DÉSIGNATION ET GOUVERNANCE DES CORRIDORS  
FERROVIAIRES INTERNATIONAUX POUR UN FRET COMPÉTITIF***Article 3***Désignation de corridors de fret initiaux**

Les États membres visés en annexe mettent en service, dans les délais qui y sont prévus, les corridors de fret initiaux énumérés en annexe. Les États membres concernés informent la Commission de la mise en place des corridors de fret.

*Article 4***Critères applicables aux corridors supplémentaires de fret**

La sélection de corridors supplémentaires de fret visée à l'article 5 et la modification de corridors de fret visée à l'article 6 s'opèrent en tenant compte des critères suivants:

**▼C1**

- a) la traversée par le corridor de fret du territoire d'au moins trois États membres, ou de deux États membres si la distance entre les terminaux desservis par le corridor de fret est supérieure à 500 kilomètres;

**▼B**

- b) la cohérence du corridor de fret avec le RTE-T, les corridors ERTMS et/ou les corridors définis par le RNE;
- c) l'intégration des projets prioritaires du RTE-T <sup>(1)</sup> au corridor de fret;
- d) l'équilibre entre les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret;
- e) la cohérence de l'ensemble des corridors de fret proposés par les États membres pour parvenir à la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif;
- f) le développement du trafic de fret ferroviaire et des grands courants d'échange et de transport de marchandises sur le corridor de fret;
- g) le cas échéant, de meilleures interconnexions entre les États membres et les pays tiers européens;
- h) l'intérêt des candidats pour le corridor de fret;

**▼C1**

- i) la présence de bonnes interconnexions avec les autres modes de transport, notamment grâce à un réseau adéquat de terminaux, y compris dans les ports maritimes et fluviaux.

<sup>(1)</sup> Voir l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 204 du 5.8.2010, p. 1).





#### Article 5

##### **Sélection de corridors de fret supplémentaires**

1. Les États membres dotés d'une frontière ferroviaire avec un autre État membre participent à la mise en place d'au moins un corridor de fret, s'ils n'ont pas déjà satisfait à cette obligation en vertu de l'article 3.

2. Nonobstant le paragraphe 1, les États membres participent, à la demande d'un État membre, à la mise en place du corridor de fret visé audit paragraphe ou à la prolongation d'un corridor existant, afin de permettre à un État membre voisin de s'acquitter de ses obligations en vertu dudit paragraphe.

3. Sans préjudice des obligations qui incombent aux États membres au titre de l'article 7 de la directive 91/440/CEE, lorsqu'un État membre estime, après avoir présenté une analyse socio-économique, que la mise en place d'un corridor de fret ne serait pas dans l'intérêt des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret ou n'apporterait pas de bénéfices socio-économiques significatifs ou représenterait une charge disproportionnée, l'État membre concerné n'est pas obligé de participer à sa mise en place comme indiqué aux paragraphes 1 et 2 du présent article, sous réserve d'une décision de la Commission statuant conformément à la procédure consultative visée à l'article 21, paragraphe 2.

4. Un État membre n'est pas obligé de participer à la mise en place du corridor de fret comme indiqué aux paragraphes 1 et 2, s'il est doté d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.

5. La mise en place d'un corridor de fret est proposée par les États membres concernés. À cette fin, ils envoient à la Commission une lettre d'intention assortie d'une proposition commune élaborée après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés, en prenant en considération les critères énoncés à l'article 4.

Afin de satisfaire à l'obligation imposée par les paragraphes 1 et 2, les États membres concernés envoient conjointement à la Commission une lettre d'intention au plus tard le 10 novembre 2012.

6. La Commission examine les propositions de mise en place d'un corridor de fret visées au paragraphe 5 et, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 21, paragraphe 3, adopte une décision relative à la conformité de cette proposition avec le présent article au plus tard neuf mois après la soumission de ladite proposition.

7. Les États membres concernés mettent en place le corridor de fret au plus tard deux ans après la décision de la Commission visée au paragraphe 6.

#### Article 6

##### **Modification des corridors supplémentaires de fret**

1. Les corridors de fret visés à l'article 5 peuvent être modifiés sur la base d'une proposition commune présentée par les États membres concernés à la Commission après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés.

**▼B**

2. Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 21, paragraphe 3, la Commission adopte une décision sur la proposition en prenant en considération les critères énoncés à l'article 4.

*Article 7***Réconciliation**

Lorsque deux États membres concernés ou plus ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la mise en place ou la modification d'un corridor de fret, et en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire, la Commission consulte, à la demande de l'un des États membres concernés, le comité visé à l'article 21 sur la question. L'avis de la Commission est communiqué aux États membres concernés. Les États membres concernés tiennent compte de cet avis afin de trouver une solution et prennent une décision par consentement mutuel.

*Article 8***Gouvernance des corridors de fret**

1. Pour chaque corridor de fret, les États membres concernés mettent en place un comité exécutif chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues expressément au paragraphe 7 du présent article, aux articles 9 et 11, à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 22. Le comité exécutif se compose de représentants des autorités des États membres concernés.

2. Pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés et, le cas échéant, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE mettent en place un comité de gestion chargé de prendre des mesures comme prévu expressément aux paragraphes 5, 7, 8 et 9 du présent article et aux articles 9 à 12, à l'article 13, paragraphe 1, à l'article 14, paragraphes 2, 6 et 9, à l'article 16, paragraphe 1, à l'article 17, paragraphe 1, et aux articles 18 et 19 du présent règlement. Le comité de gestion se compose de représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

3. Les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés par un corridor de fret coopèrent au sein des comités visés aux paragraphes 1 et 2 de manière à assurer le développement du corridor de fret selon son plan de mise en œuvre.

4. Le comité exécutif prend ses décisions par consentement mutuel des représentants des autorités des États membres concernés.

5. Le comité de gestion prend ses décisions, y compris les décisions relatives à son statut juridique, à la mise en place de sa structure organisationnelle, à ses ressources et à ses effectifs, par consentement mutuel des gestionnaires de l'infrastructure concernés. Le comité de gestion peut être une entité juridique indépendante. Il peut être constitué sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique au sens du règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) <sup>(1)</sup>.

6. Les responsabilités du comité exécutif et du comité de gestion ne portent pas atteinte à l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure prévue à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 91/440/CEE.

<sup>(1)</sup> JO L 199 du 31.7.1985, p. 1.

**▼B**

7. Le comité de gestion crée un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret, notamment, le cas échéant, des ports fluviaux et maritimes. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux. Il peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis. En cas de divergences entre le comité de gestion et le groupe consultatif, ce dernier peut saisir le comité exécutif. Celui-ci agit en qualité de médiateur et communique en temps voulu sa position aux parties intéressées. La décision finale appartient toutefois au comité de gestion.

8. Le comité de gestion crée un autre groupe consultatif composé des entreprises ferroviaires intéressées par l'utilisation du corridor de fret. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences pour ces entreprises. Il peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis.

9. ►C1 Le comité de gestion coordonne, conformément aux plans nationaux et européens de déploiement, l'utilisation des applications informatiques interopérables ou de solutions alternatives qui peuvent devenir disponibles à l'avenir, pour traiter les demandes de sillons internationaux et gérer le trafic international sur le corridor de fret. ◀

*Article 9***Mesures de mise en œuvre du plan relatif au corridor de fret**

1. Le comité de gestion établit, au plus tard six mois avant la mise en service du corridor de fret, un plan de mise en œuvre qu'il soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:

- a) un descriptif des caractéristiques du corridor de fret, y compris des goulets d'étranglement, ainsi que le programme des mesures nécessaires à la création du corridor de fret;
- b) les éléments essentiels de l'étude visée au paragraphe 3;
- c) les objectifs fixés pour les corridors de fret, notamment en termes de performances du corridor de fret, exprimée en qualité de service et en capacité du corridor de fret, conformément aux dispositions de l'article 19;
- d) le plan d'investissement visé à l'article 11; et
- e) les mesures visant à mettre en œuvre les dispositions des articles 12 à 19.

2. Le comité de gestion révisé régulièrement le plan de mise en œuvre, en tenant compte des progrès réalisés dans sa mise en œuvre, du marché de fret ferroviaire sur le corridor de fret et des performances mesurées conformément aux objectifs visés au paragraphe 1, point c).

3. Le comité de gestion mène et met périodiquement à jour une étude de marché en matière de transport portant sur l'évolution du trafic constatée et attendue sur le corridor de fret, à la suite de sa mise en place, et couvrant les différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers. Cette étude examine également, le cas échéant, les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret.

**▼B**

4. Le plan de mise en œuvre tient compte du développement des terminaux pour répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor de fret, en particulier en tant que nœuds intermodaux le long des corridors de fret.

5. Le comité de gestion prend, s'il y a lieu, des mesures visant à coopérer avec les administrations régionales et/ou locales s'agissant du plan de mise en œuvre.

*Article 10***Consultation des candidats**

En vue d'une participation adéquate des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret, le comité de gestion instaure des mécanismes de consultation. Il s'assure notamment que les candidats sont consultés avant que le plan de mise en œuvre visé à l'article 9 soit soumis au comité exécutif.

## CHAPITRE III

**INVESTISSEMENTS LIÉS AU CORRIDOR DE FRET***Article 11***Planification des investissements**

1. Le comité de gestion élabore et révisé périodiquement un plan d'investissement, comprenant les investissements indicatifs détaillés à moyen et long termes dans l'infrastructure du corridor de fret, et le soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:

- a) la liste des projets prévus pour l'extension, le renouvellement ou le redéploiement des infrastructures ferroviaires et de leurs équipements existant le long du corridor de fret ainsi que des besoins financiers y afférents et des sources de financement;
- b) un plan de déploiement relatif aux systèmes interopérables le long du corridor de fret qui satisfait aux exigences essentielles et aux spécifications techniques d'interopérabilité applicables au réseau définies dans la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté <sup>(1)</sup>. Ce plan de déploiement s'appuie sur une analyse coûts-avantages de l'utilisation des systèmes interopérables;
- c) un plan de gestion de la capacité des trains de marchandises pouvant circuler sur le corridor de fret, y compris la suppression des goulets d'étranglement recensés. Ce plan peut s'appuyer sur l'amélioration de la gestion de la vitesse et sur l'augmentation de la longueur, du gabarit de chargement et de la charge remorquée ou de la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor de fret; et
- d) le cas échéant, la mention de la contribution de l'Union envisagée au titre des programmes financiers de l'Union.

<sup>(1)</sup> JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

**▼B**

2. L'application du présent règlement ne porte pas atteinte à la compétence des États membres en ce qui concerne la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire.

*Article 12***Coordination des travaux**

Le comité de gestion coordonne et assure la publication en un lieu donné, de la manière appropriée et selon un calendrier adapté, de la programmation de tous les travaux à effectuer sur l'infrastructure et ses équipements qui restreindraient la capacité disponible sur le corridor de fret.

## CHAPITRE IV

**GESTION DU CORRIDOR DE FRET***Article 13***Guichet unique pour les demandes de capacités d'infrastructure****▼C1**

1. Le comité de gestion d'un corridor de fret désigne ou crée un organe commun donnant aux candidats la possibilité de présenter des demandes, et d'obtenir une réponse à celles-ci, en un seul endroit et une seule opération, concernant les capacités d'infrastructure pour les trains de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret (ci-après dénommé un «guichet unique»).

**▼B**

2. Le guichet unique, en tant qu'outil de coordination, fournit également des informations de base concernant la répartition des capacités d'infrastructures, notamment les informations visées à l'article 18. Il présente les capacités d'infrastructure disponibles au moment de la demande et leurs caractéristiques selon des paramètres prédéfinis, tels que la vitesse, la longueur, le gabarit de chargement ou la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor de fret.

**▼C1**

3. Le guichet unique prend une décision sur les demandes de sillons ferroviaires préétablis visés à l'article 14, paragraphe 3, et la réserve de capacités visée à l'article 14, paragraphe 5. Il attribue les capacités conformément aux règles relatives à l'attribution des capacités énoncées dans la directive 2001/14/CE. Il informe, sans retard, les gestionnaires de l'infrastructure compétents de ces demandes et de la décision prise à leur égard.

**▼B**

4. Pour toute demande concernant les capacités d'infrastructure qui ne peut être traitée conformément au paragraphe 3, le guichet unique transmet sans tarder la demande de capacités d'infrastructure aux gestionnaires de l'infrastructure compétents et, le cas échéant, aux organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, qui prennent une décision sur cette demande conformément à l'article 13 et au chapitre III de ladite directive et communiquent cette décision au guichet unique en vue de la suite à donner.

**▼B**

5. Les activités du guichet unique sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. À cet effet, un registre est établi et mis à la disposition de tous les acteurs intéressés. Il indique les dates des demandes, les noms des candidats, les documents fournis par ces derniers et les incidents qui se sont produits. Ces activités sont soumises au contrôle des organismes de contrôle conformément à l'article 20.

*Article 14***Capacités allouées aux trains de marchandises**

1. Le comité exécutif définit le cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure sur le corridor de fret, conformément à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE.

2. Le comité de gestion évalue les besoins de capacités à allouer aux trains de marchandises circulant sur le corridor de fret en tenant compte de l'étude de marché en matière de transport visée à l'article 9, paragraphe 3, du présent règlement, des demandes de capacités d'infrastructure liées aux horaires de service passé et actuel et des accords-cadres.

3. En s'appuyant sur l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret définissent et organisent conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à l'article 15 de la directive 2001/14/CE en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. Ils facilitent l'établissement des horaires, fréquences, heures de départ et d'arrivée et acheminements adaptés aux services de transport de fret, en vue d'augmenter le transport ferroviaire de marchandises sur le corridor de fret. Ces sillons ferroviaires préétablis font l'objet d'une publication au plus tard trois mois avant l'expiration du délai d'introduction des demandes de capacités visées à l'annexe III de la directive 2001/14/CE. Les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors de fret peuvent, si nécessaire, coordonner des sillons ferroviaires internationaux préétablis offrant des capacités sur les corridors de fret concernés.

4. Ces sillons ferroviaires préétablis sont attribués en priorité aux trains de marchandises qui traversent au moins une frontière.

►C1 5. Si les besoins du marché et l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article le justifient, les gestionnaires de l'infrastructure définissent conjointement la réserve de capacités pour les trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret en prenant en compte les besoins en capacités d'autres types de transport, ◀ y compris le transport de passagers, et maintiennent cette réserve disponible dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de permettre une réponse rapide et appropriée aux demandes ad hoc de capacités visées à l'article 23 de la directive 2001/14/CE. Cette capacité est réservée jusqu'à un délai antérieur à sa date de programmation et arrêté par le comité de gestion. Ce délai n'excède pas soixante jours.

**▼B**

6. Le comité de gestion promeut la coordination des règles de priorité relatives à la répartition des capacités sur le corridor du fret.

**▼C1**

7. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer dans leurs conditions d'utilisation la perception d'un droit pour les sillons ferroviaires alloués qui, en définitive, ne sont pas utilisés. Le montant de ce droit est fixé à un niveau adapté, dissuasif et efficace.

**▼B**

8. Sauf en cas de force majeure, notamment en cas de travaux urgents et imprévisibles essentiels pour la sécurité, un sillon alloué à une opération de fret en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins de deux mois avant son horaire prévu dans l'horaire de service si le candidat concerné ne donne pas son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes, que le candidat a le droit d'accepter ou de refuser. La présente disposition est sans préjudice des droits éventuellement obtenus par le candidat en vertu d'un accord, conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE. ►**C1** En tout état de cause, le candidat peut saisir l'organisme de contrôle visé à l'article 20 du présent règlement. ◀

►**C1** 9. Le comité de gestion du corridor de fret et le groupe consultatif visé à l'article 8, paragraphe 7, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale entre les gestionnaires de l'infrastructure pour la répartition des capacités, à la fois pour les demandes visées à l'article 13, paragraphe 1, et pour les demandes reçues par les gestionnaires de l'infrastructure concernés. ◀ Il y a lieu également de tenir compte de l'accès aux terminaux.

10. Aux paragraphes 4 et 9 du présent article, les références aux gestionnaires de l'infrastructure englobent aussi, s'il y a lieu, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE.

*Article 15***Candidats autorisés**

Nonobstant l'article 16, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE, des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent, tels que des chargeurs, des transitaires ou des opérateurs de transport combiné, peuvent demander des sillons internationaux préétablis, tels que visés à l'article 14, paragraphe 3, et la réserve de capacités visée à l'article 14, paragraphe 5. Afin d'utiliser ce sillon ferroviaire pour le transport de marchandises sur le corridor de fret, ces candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un contrat avec le gestionnaire d'infrastructure conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 91/440/CEE.

*Article 16***Gestion du trafic**

1. Le comité de gestion met en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long du corridor de fret. Les comités de gestion des corridors de fret connectés entre eux mettent en place des procédures de coordination du trafic le long desdits corridors de fret.

**▼B**

2. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret et le groupe consultatif visé à l'article 8, paragraphe 7, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et celle des terminaux.

*Article 17***Gestion du trafic en cas de perturbations**

1. Le comité de gestion adopte des objectifs communs en termes de ponctualité et/ou des lignes directrices en matière de gestion du trafic en cas de perturbation de la circulation des trains sur le corridor de fret.

2. Chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné établit des règles de priorité applicables à la gestion des différents types de trafic sur les tronçons des corridors de fret qui relèvent de sa responsabilité, conformément aux objectifs communs et/ou lignes directrices visés au paragraphe 1 du présent article. Ces règles de priorité sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 3 de la directive 2001/14/CE.

3. Les principes permettant de définir les règles de priorité prévoient au moins que le sillon visé à l'article 14, paragraphes 3 et 4, alloué aux trains de marchandises qui respectent leur horaire prévu dans l'horaire de service ne peut être modifié, dans la mesure du possible. Les principes permettant de définir les règles de priorité visent à réduire au minimum le temps de rétablissement total du réseau au vu des besoins de tous les types de transport. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent coordonner la gestion des différents types de trafic le long de plusieurs corridors de fret.

*Article 18***Informations sur les conditions d'utilisation du corridor de fret**

Le comité de gestion établit, met régulièrement à jour et publie un document qui contient:

- a) toutes les informations figurant dans les documents de référence des réseaux nationaux qui concernent le corridor de fret, établis conformément à la procédure prévue à l'article 3 de la directive 2001/14/CE;
- b) la liste et les caractéristiques des terminaux, notamment les informations concernant les conditions et modalités d'accès aux terminaux;
- c) les informations relatives aux procédures visées aux articles 13 à 17 du présent règlement; et
- d) le plan de mise en œuvre.

*Article 19***Qualité du service sur le corridor de fret**

1. Le comité de gestion du corridor de fret encourage la compatibilité entre les systèmes d'amélioration des performances le long du corridor de fret, conformément à l'article 11 de la directive 2001/14/CE.



**▼B**

2. Le comité de gestion surveille les performances des services de fret ferroviaire sur le corridor de fret et publie les résultats de cette surveillance une fois par an.

3. Le comité de gestion organise une enquête de satisfaction des utilisateurs du corridor de fret et en publie les résultats une fois par an.

*Article 20***Organismes de contrôle**

1. Les organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE coopèrent pour surveiller la concurrence sur le corridor de fret. En particulier, ils assurent un accès non discriminatoire au corridor et constituent les instances de recours prévues à l'article 30, paragraphe 2, de ladite directive. Ils échangent les informations nécessaires obtenues auprès des gestionnaires de l'infrastructure et des autres parties concernées.

2. Pour promouvoir une concurrence libre et loyale sur les corridors de fret, les États membres s'efforcent d'établir un niveau comparable de contrôle. Les organismes de contrôle sont facilement accessibles pour les acteurs du marché et sont en mesure de prendre leurs décisions de manière indépendante et efficace.

3. En cas de plainte d'un candidat auprès d'un organisme de contrôle en ce qui concerne des services internationaux de fret ferroviaire, ou dans le cadre d'une enquête menée de sa propre initiative par un organisme de contrôle, celui-ci consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres traversés par le sillon international pour le train de marchandises concerné et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

4. Les organismes de contrôle consultés en vertu du paragraphe 3 fournissent à l'organisme de contrôle concerné toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur législation nationale. Ces informations peuvent uniquement être utilisées aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 3.

5. L'organisme de contrôle saisi de la plainte ou ayant lancé l'enquête de sa propre initiative transmet les informations pertinentes à l'organisme de contrôle compétent afin que celui-ci prenne des mesures à l'égard des parties concernées.

6. Tous les représentants associés des gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE veillent à ce que soient fournies sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 3 du présent article et demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre dans lequel se trouve le représentant associé. Cet organisme de contrôle est autorisé à transmettre les informations relatives au sillon ferroviaire international concerné aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3 du présent article.



CHAPITRE V  
**DISPOSITIONS FINALES**

*Article 21*

**Comité**

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 11 *bis* de la directive 91/440/CEE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Le délai prévu à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixé à trois mois.

*Article 22*

**Suivi de la mise en œuvre**

Le comité exécutif visé à l'article 8, paragraphe 1, présente à la Commission tous les deux ans à compter de la mise en place d'un corridor de fret les résultats du plan de mise en œuvre pour le corridor concerné. La Commission analyse ces résultats et informe le comité visé à l'article 21 de son analyse.

*Article 23*

**Rapport**

La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement. Elle soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil, pour la première fois le 10 novembre 2015 au plus tard et ensuite tous les trois ans.

*Article 24*

**Mesures transitoires**

Le présent règlement ne s'applique pas à la République de Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

*Article 25*

**Entrée en vigueur**

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

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



## ANNEXE

## LISTE DES CORRIDORS DE FRET INITIAUX

	États membres	Itinéraires principaux <sup>(1)</sup>	Établissement de corridors de fret
«Rhin - Alpes»	NL, BE, DE et IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano- Genova	Au plus tard le 10 novembre 2013
«Mer du Nord - Méditerranée»	NL, BE, LU, FR et UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Au plus tard le 10 novembre 2013
«Scandinavie - Méditerranée»	SE, DK, DE, AT et IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Copenhague-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Au plus tard le 10 novembre 2013
«Atlantique»	PT, ES, FR et DE (+)	Sines-Lisbon/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Au plus tard le 10 novembre 2013
«Baltique – Adriatique»	PL, CZ, SK, AT, IT et SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/ Vienna/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Au plus tard le 10 novembre 2013
«Méditerranée»	ES, FR, IT, SI, HU et HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/ Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (frontière Hongrie-Ukraine)	Au plus tard le 10 novembre 2013
«Orient/ Méditerranée orientale»	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL et DE (*)	— Bucharest-Constanta Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)- Praha-Wien/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontière Bulgarie-Turquie)/ Promachonas-Thessaloniki-Athens-Patra (*)	Au plus tard le 10 novembre 2013

▼ **M1**

	États membres	Itinéraires principaux <sup>(1)</sup>	Établissement de corridors de fret
«Mer du Nord - Baltique» <sup>(°)</sup>	DE, NL, BE, PL, LT, LV <sup>(*)</sup> et EE <sup>(*)</sup>	Wilhelmshaven <sup>(+)</sup> /Bremerhaven/Hamburg <sup>(+)</sup> / Amsterdam <sup>(+)</sup> / Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (frontière Pologne-Bélarus)/Kaunas-Riga <sup>(*)</sup> -Tallinn <sup>(*)</sup>	Au plus tard le 10 novembre 2013
«Rhin-Danube» <sup>(‡)</sup>	FR, DE, AT, SK, HU et RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanta Čierna and Tisou (frontière Slovaquie-Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Au plus tard le 10 novembre 2013

<sup>(1)</sup> Le signe «/» correspond à des itinéraires alternatifs. En accord avec les orientations du RTE-T, les corridors Atlantique et Méditerranée devraient, dans le futur, être complétés par le projet sur l'axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras-Madrid-Paris, qui effectue la traversée centrale des Pyrénées à travers un tunnel à basse altitude.

<sup>(+)</sup> Les itinéraires marqués du signe «+» sont inclus dans leur corridor respectif au plus tard trois ans après la date d'établissement indiquée dans ce tableau. Les structures existantes définies dans le cadre de l'article 8 et de l'article 13, paragraphe 1, du présent règlement sont ajustées en fonction de la participation de nouveaux États membres et gestionnaires d'infrastructure dans les corridors concernés. Ces ajouts sont fondés sur des études de marché et prennent en compte l'aspect du transport existant de voyageurs et de fret conformément à l'article 14, paragraphe 3, du présent règlement.

<sup>(\*)</sup> Les itinéraires marqués du signe «\*» sont inclus dans leur corridor respectif au plus tard cinq ans après la date d'établissement indiquée dans ce tableau. Les structures existantes définies dans le cadre de l'article 8 et de l'article 13, paragraphe 1, du présent règlement sont ajustées en fonction de la participation de nouveaux États membres et gestionnaires d'infrastructure dans les corridors respectifs. Ces ajouts sont fondés sur des études de marché et prennent en compte l'aspect du transport existant de voyageurs et de fret conformément à l'article 14, paragraphe 3, du présent règlement.

<sup>(°)</sup> Jusqu'à la réalisation de l'axe Rail Baltica au gabarit de 1435 mm, les particularités des différents systèmes d'écartement des voies sont prises en considération pour l'établissement et l'exploitation de ce corridor.

<sup>(‡)</sup> La création de ce corridor est fondée sur des études de marché et prend en compte l'aspect du transport existant de voyageurs et de fret conformément à l'article 14, paragraphe 3, du présent règlement. Le tronçon «Čierna et Tisou (frontière Slovaquie/Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč- Praha» est établi au plus tard le 10 novembre 2013.