

Recommandations n° 2016-015 du 17 février 2016 **relatives au document de référence d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2017**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, notamment son article 56, paragraphe 2 ;

Vu l'accord de coopération entre l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et l'Office of Rail Regulation en matière de régulation économique de la liaison fixe transmanche du 16 mars 2015 ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2131-3 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Vu le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – Horaire de service 2017 » d'Eurotunnel publié le 24 décembre 2015 ;

Après en avoir délibéré le 17 février 2016,

DÉCIDE

Article 1^{er} Les recommandations relatives au document de référence du réseau d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2017 figurant en annexe sont adoptées.

Article 2 Les présentes recommandations seront communiquées à Eurotunnel et publiées sur le site internet de l'Autorité.

Copie en sera transmise à la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche.

L'Autorité a adopté les présentes recommandations le 17 février 2016.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Monsieur Jean-François Bénard, membres du collège.

Le Président

Pierre Cardo

I. Contexte I.1 La Liaison Fixe Transmanche est régie par un contrat de concession signé le 14 mars 1986 entre les gouvernements de la France et du Royaume-Uni et les sociétés privées France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited (ci-après « <i>les concessionnaires</i> »), gestionnaires d'infrastructure délégués, pour une durée totale de 99 ans. Le contrat de concession expire ainsi en 2086. Les concessionnaires remplissent le rôle de gestionnaire d'infrastructure de la Liaison Fixe Transmanche et opèrent conjointement sous le nom d'Eurotunnel. I.2 Mise en place par le traité de Cantorbéry du 12 février 1986 (texte fondateur de la Liaison Fixe Transmanche), la Commission Intergouvernementale (ci-après « <i>la CIG</i> ») est composée de membres désignés à parité par chacun des gouvernements. Elle est chargée, conformément à l'article 10 du traité, de « <i>suivre au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe</i> ». La CIG est également l'autorité de sécurité pour la Liaison Fixe Transmanche au sens de la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire et de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire. I.3 Le rôle d'organisme de contrôle au sens de la directive 2012/34/UE, auparavant exercé par la CIG dans les conditions fixées par le règlement binational du 23 juillet 2009, sera transféré aux deux régulateurs nationaux de la France (<i>Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières - ARAFER</i>) et du Royaume-Uni (<i>Office of Rail and Road - ORR</i>), après la ratification du nouveau règlement binational signé en mars 2015, la CIG	I. Background I.1 The Channel Fixed Link is governed by a Concession Agreement signed on 14 March 1986 between the Governments of France and the United Kingdom and the private companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited (below called the “<i>Concessionaires</i>”), which are appointed as infrastructure managers for a total term of 99 years. Thus the Concession Agreement expires in 2086. The Concessionaires fulfil the role of infrastructure manager of the Channel Fixed Link and trade jointly under the name of Eurotunnel. I.2 The Intergovernmental Commission (below: “<i>the IGC</i>”) was set up by the Treaty of Canterbury, of 12 February 1986 (the founding text of the Channel Fixed Link). The IGC consists of equal numbers of members appointed by each Government. Under Article 10 of the Treaty, its responsibility is “<i>to supervise, in the name and on behalf of the two Governments, all matters concerning the construction and operation of the Fixed Link.</i>” The IGC is also the safety authority for the Fixed Link in the terms of Directives 2004/49/EC on railway safety and 2008/57/EC on the interoperability of the rail system. I.3 Once the new Binational Regulation, signed in March 2015, has become law, the role of regulatory body under Directive 2012/34/EU, formerly exercised by the IGC on the terms prescribed by the Binational Regulation of 23 July 2009, will be transferred to the two national regulators: in France, to <i>Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières - ARAFER</i>; and in the United Kingdom to the <i>Office of Rail and Road - ORR</i>. The IGC will
--	---

conservant sa compétence sur le contrôle de la sécurité de la Liaison Fixe Transmanche, ainsi que sa fonction générale de surveillance de l'ensemble des questions liées à l'exploitation de la Liaison Fixe Transmanche. 1. PORTEE DES RECOMMANDATIONS I.4 Lorsque la ratification du règlement binational signé par échange de lettres des 18 et 23 mars 2015 sera effective, celle-ci entraînera la suppression, dans l'article L. 2131-5 du code des transports français, de la mention « <i>sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale</i> », laquelle assoit, en l'état du droit actuel, la compétence de la CIG pour la régulation économique de la Liaison Fixe Transmanche. En droit français comme britannique, la ratification du règlement entraînera l'abrogation du règlement binational du 23 juillet 2009 qui aura pour conséquence le transfert des compétences de régulation économique de la Liaison Fixe Transmanche de la CIG. I.5 L'ARAFER et l'ORR constatent, à ce titre, que tant que la loi de ratification n'est pas adoptée, le nouveau règlement binational est dépourvu de portée juridique en droit interne. Par conséquent, le règlement binational du 23 juillet 2009, qui régit les conditions de régulation économique de la Liaison Fixe Transmanche au titre desquelles la CIG est formellement compétente en tant qu'organisme de contrôle, reste en vigueur. I.6 Cependant, la CIG, en tant qu'organe de régulation économique de la Liaison Fixe Transmanche, ne satisfait pas aux conditions prévues par l'article 55 paragraphe 1^{er} de la directive 2012/34/UE, dont le délai de transposition a expiré le 16 juin 2015. Cet article précise, en effet, que dans chaque Etat membre de l'Union, la régulation doit être confiée à un organisme indépendant unique pour le secteur ferroviaire.	remain competent to regulate the safety of the Channel Fixed Link, and retain its general function of monitoring all matters relating to its operation. 1. STATUS OF RECOMMENDATIONS I.4 When the Intergovernmental Commission Regulation, signed by exchange of letters dated 18 and 23 March 2015, is ratified, this will result in deletion from Article L. 2131-5 of the French Transport Code of the wording "<i>subject to the powers devolved to the Intergovernmental Commission</i>". As the law stands, this wording forms the basis of the IGC's power of economic regulation of the Channel Fixed Link. In both French and English law, ratification of this Regulation will involve repeal of the Binational Regulation of 23 July 2009, which will result in transfer of the powers of economic regulation of the Channel Fixed Link away from the IGC. I.5 In this regard ARAFER and ORR note that, until the ratifying law has been passed, the new Binational Regulation has no status in domestic law. As a result, the Binational Regulation of 23 July 2009, which governs the conditions of economic regulation of the Channel Fixed Link, whereby the IGC is formally competent as the regulatory body, remains in force. I.6 However the IGC, as the economic regulator of the Channel Fixed Link, does not meet the requirements of Article 55(1) of Directive 2012/34/EU, the deadline for implementation of which was 16 June 2015. That Article makes it plain that regulation must be entrusted to a single, independent authority for the rail sector in every Member State of the Union.
---	--

I.7 En l'absence de ratification régulière du nouveau règlement binational, ni l'ARAFER ni l'ORR ne sauraient en anticiper l'application et affirmer leur compétence de régulation de la Liaison Fixe Transmanche sur le fondement du règlement binational dans sa version de 2009 encore en vigueur ou encore, dans le cas de l'ARAFER, sur le fondement de l'article L. 2131-5 du code des transports français, qui exclut expressément cette compétence. I.8 De même, les dispositions du décret français n° 2003-194 du 7 mars 2003, modifiées par le décret français n° 2015-1040 du 20 août 2015 dans le cadre de la transposition de la directive 2012/34/UE, ne sont pas applicables à Eurotunnel tant qu'elles n'auront pas été modifiées à la suite de la ratification du règlement binational. I.9 Toutefois, l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE prévoit que l'organisme de contrôle « <i>vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats</i> ». I.10 Les conséquences sont différentes en France et au Royaume-Uni. En France, si l'ARAFER ne peut rendre, à l'égard du DRR d'Eurotunnel, l'avis motivé qu'elle doit émettre sur le document de référence du réseau en application de l'article L. 2133-6 du code des transports, il n'en demeure pas moins que le DRR d'Eurotunnel ne saurait régulièrement entrer en vigueur sans avoir préalablement fait l'objet de la vérification imposée par l'article 56 paragraphe 2 de la directive. En Grande-Bretagne, l'ORR n'est pas tenu de rendre un avis motivé sur le DRR comme dans le cas français. Même si l'article 56 paragraphe 2 de la directive oblige l'ORR à contrôler le DRR, l'absence d'une telle vérification n'empêcherait pas sa mise en application. L'ORR note cependant que l'article 27 paragraphe 1 de la directive oblige	I.7 Pending due ratification of the new Binational Regulation, neither ARAFER nor ORR can preempt its implementation and claim competence to regulate the Channel Fixed Link on the strength of the 2009 version of the Binational Regulation, which remains in force or, in the case of ARAFER, under Article L. 2131-5 of the French Transport Code, which expressly rules out such competence. I.8 Similarly, the provisions of French Decree 2003-194, of 7 March 2003, amended by French Decree 2015-1040 of 20 August 2015 in the context of implementation of the Directive, will not be applicable to Eurotunnel until they have been amended, following ratification of the Binational Regulation. I.9 However, Article 56(2) of the Directive requires the regulatory body, in particular, to “<i>check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants</i>”. I.10 The consequences are different in France and in the UK. In France, if ARAFER is unable to issue a reasoned opinion on Eurotunnel's Network Statement, which Article L. 2133-6 of the Transport Code requires it to give, it is still true that Eurotunnel's network statement cannot duly enter into force without first undergoing the checking required by Article 56(2) of the Directive. In the UK, ORR does not have to give the reasoned opinion on the Network Statement which is required in France. Although Article 56(2) of the Directive obliges ORR to check the Network Statement, if no such check takes place, then that is not an obstacle to the implementation of the network statement. ORR notes, however, that Article 27(1) of the Directive obliges Eurotunnel to consult all stakeholders on the Network Statement. As the
---	---

Eurotunnel à consulter l'ensemble des parties prenantes sur le DRR. En tant que futur régulateur économique de la Liaison Fixe Transmanche, l'ORR se considère partie prenante et estime ainsi être habilité à répondre à la consultation sur le DRR d'Eurotunnel. I.11 Afin de remplir les obligations imposées par le droit européen, l'ARAFER estime en conséquence utile de formuler, non l'avis qu'elle n'est pas encore compétente à rendre, mais des recommandations destinées à sécuriser juridiquement la procédure conduisant à la mise au point du DRR final d'Eurotunnel. L'ORR considère que les commentaires sur le DRR, qui prennent la forme de recommandations prévues en droit français, s'inscrivent dans le cadre du pouvoir conféré à l'ORR pour répondre aux consultations. I.12 Les présentes recommandations sur le DRR d'Eurotunnel tel que publié le 24 décembre 2015 s'inscrivent ainsi dans ce cadre et sont formulées au regard des prescriptions de l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE. L'ARAFER et l'ORR se sont par conséquent attachés, dans les considérations ci-après, à identifier l'existence d'éventuelles clauses discriminatoires et de possibles pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés par le gestionnaire d'infrastructure à des fins de discriminations à l'égard des candidats. I.13 Les recommandations de l'ARAFER et de l'ORR doivent également se lire à la lumière du considérant 34 de la directive 2012/34/UE qui dispose qu' « [a]fin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau ». A ce titre, l'ARAFER et l'ORR se sont attachés, dans leurs recommandations, à vérifier que le document de référence du réseau	future economic regulator of the Channel Fixed Link, ORR considers itself a stakeholder and thus believes it has authority to respond to the consultation on Eurotunnel's Network Statement. I.11 To fulfil its obligations in European law, ARAFER therefore considers it useful to make recommendations, instead of the opinion which it is not yet competent to give, to provide legal security for the procedure leading to the finalisation of Eurotunnel's Network Statement. ORR considers that commenting on the Network Statement in the form of recommendations prescribed by the French law, fall within the scope of the power granted to ORR to respond to consultations. I.12 The present recommendations on Eurotunnel's Network Statement, as published on 24 December 2015, thus fit this context and are made by virtue of the requirements of Article 56(2) of Directive 2012/34/EU. In the considerations below, ARAFER and ORR are therefore careful to identify any potentially discriminatory clauses or possible discretionary powers which could be used by the infrastructure manager to discriminate against applicants. I.13 ARAFER's and ORR's recommendations must also be read in the light of recital 34 of Directive 2012/34/EU which states: "<i>to ensure transparency and non-discriminatory access to rail infrastructure, and to services in service facilities, for all railway undertakings, all the information required to use access rights should be published in a network statement</i>". Thus ARAFER and ORR have been careful that their recommendations verify that the Network Statement clearly and transparently supplies all the information necessary for any candidate to gain access to the infrastructure. Their purpose in particular
---	---

expose de façon claire et transparente l'ensemble des informations requises pour que tout candidat puisse accéder à l'infrastructure, afin d'éviter, en particulier, de placer le gestionnaire d'infrastructure dans une position lui octroyant des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. I.14 Toute information, en particulier relative aux tarifs et à leur évolution possible, peut conférer à son détenteur un avantage concurrentiel. C'est la raison pour laquelle les informations relatives à l'accès à l'infrastructure devraient être accessibles à tous les candidats dans des conditions non discriminatoires. Cette exigence est essentielle s'agissant de la Liaison Fixe Transmanche dans la mesure où des candidats utilisant déjà l'infrastructure bénéficient, par leur expérience, d'une meilleure connaissance de l'information relative aux règles d'accès à l'infrastructure que tout nouvel entrant potentiel. Ce besoin est renforcé sur le marché du transport de voyageurs où un seul candidat utilise l'infrastructure. I.15 Les recommandations exprimées par l'ARAFER et l'ORR ne portent pas sur l'ensemble des sujets sur lesquels ils pourront être amenés à se prononcer après la ratification du règlement binational. En conséquence, les éléments qui ne sont pas abordés dans ces recommandations ne préjugent en rien de la position qui pourra être exprimée par l'ARAFER et l'ORR lorsque la ratification sera effective. 2. LES NOUVEAUTES INSCRITES AU DRR 2017 I.16 Une première version du DRR 2017, soumise à la consultation des parties prenantes, a été publiée le 1^{er} décembre 2015¹. La version sur	is to avoid placing the infrastructure manager in a position giving it discretionary powers which might be used to discriminate against applicants. I.14 Any information held may give the holder a competitive advantage, especially when that information concerns charges and their possible development. That is why information on access to the infrastructure should be accessible to all applicants, without discrimination. This requirement is essential in relation to the Channel Fixed Link, where applicants already using the infrastructure have, through their experience, a better knowledge of the information regarding the rules of access to the infrastructure than any would-be new entrant. This need is more acute in the market for the passenger transport, where only one applicant uses the infrastructure. I.15 The recommendations made by ARAFER and ORR do not relate to all the subjects on which they may rule once the Binational Regulation has become law. Hence the omission of certain subjects from these recommendations in no way prejudices any position which ARAFER and ORR may adopt once ratification has taken effect. 2. NEW FEATURES OF 2017 NETWORK STATEMENT I.16 The stakeholders were consulted on a first version of the 2017 Network Statement, which was published on 1 December 2015⁵. The version which
--	---

¹ La date de réponse avait été fixée au 22 décembre 2015.

⁵ 22 December 2015 has been set as the deadline for replies.

laquelle l'ARAFER et l'ORR émettent ces recommandations (ci-après « le DRR 2017 ») a été publiée le 24 décembre 2015 par Eurotunnel. I.17 Au-delà de faire désormais référence à l'ARAFER et l'ORR en anticipation du transfert formel des compétences de régulation économique de la Liaison Fixe Transmanche, le DRR 2017 comporte les évolutions suivantes par rapport à la version finale du DRR 2016 publiée le 19 décembre 2014 : • Il introduit un développement dédié à l'accord conclu en avril 2015 entre les signataires de la Convention d'Utilisation du Réseau (ci-après « RUC ») du 29 juillet 1987. Cet accord, qui couvre une période de cinq ans (2015-2019), précise le montant de la contribution annuelle des Réseaux² pour les coûts d'exploitation visés à l'article 10 et à l'annexe V du RUC. Cet accord consiste en une déclinaison des dispositions du RUC relatives aux modalités de répartition des coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement entre les activités de transport ferroviaire des Réseaux et les activités de navettes. Il combine un forfait fixe et une part variable, ajustée en fonction de la performance opérationnelle réalisée par Eurotunnel ; • Il inclut désormais, en son annexe 4, un nouveau tableau qui renseigne la « visibilité sur 5 ans des droits de réservation par train en valeur 2015 (Offre 1) » ; • Il fait référence à la directive 2012/34/UE en lieu et place de la directive 2001/14/CE.	prompts ARAFER and ORR to issue these recommendations (hereafter “the 2017 Network Statement”) was published by Eurotunnel on 24 December 2015. I.17 In addition to referring to ARAFER and ORR in anticipation of the formal transfer of powers of economic regulation of the Channel Fixed Link, the 2017 Network Statement differs from the final version of the 2016 Network Statement, published on 19 December 2014, as follows: • It includes an addition dedicated to the agreement entered into in April 2015 between the signatories of the Railway Usage Contract (RUC) of 29 July 1987. This agreement, which covers a five-year period (2015-2019), specifies the amount of the annual contribution by the Networks⁶ towards the operating costs mentioned in Article 10 and Annex V of the RUC. This agreement consists of an implementation of the RUC provisions on how to apportion the operating, maintenance and renewal costs between rail services provided by the Networks and shuttle activities. It combines a flat rate plus a variable part, adjusted according to the operating performance achieved by Eurotunnel; • Annex 4 of the 2017 Network Statement now features a new table containing “<i>Visibility over five years on reservation fees per train in 2015 prices (Offer 1)</i>”; • It refers to Directive 2012/34/EU instead of Directive 2001/14/EC.
--	--

² D'après la terminologie utilisée dans le RUC, les « Réseaux » désignent « The British Railways Board » et à « La Société Nationale des Chemins de Fer Français ».

⁶ In RUC terminology, the “Networks” are “The British Railways Board” and “La Société Nationale des Chemins de Fer Français”.

II. Observations relatives à la tarification des prestations minimales pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire et autres aspects économiques II.1 Dans cette section, l'ARAFER et l'ORR présentent leurs recommandations sur la section 6 du DRR 2017 d'Eurotunnel. Ces recommandations s'inscrivent dans le cadre formé par les prescriptions de l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE. Elles sont organisées autour des thématiques suivantes : • Présentation générale des principes de tarification donnés par la directive 2012/34/UE ; • La structure et l'évolution des redevances d'accès (les modulations appliquées aux redevances, la relation des redevances aux coûts et l'indexation des redevances) ; • L'initiative ETICA. 1. PRESENTATION GENERALE DES PRINCIPES DE TARIFICATION DONNES PAR LA DIRECTIVE 2012/34/UE II.2 Comme cela a été mentionné au paragraphe I.5, en l'absence de ratification, le nouveau règlement binational est dépourvu de portée juridique en droit interne. Il convient dès lors de souligner à nouveau que ces recommandations sont formulées au seul regard des prescriptions de l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE. C'est la raison pour laquelle elles ne portent pas sur l'ensemble des questions sur lesquelles l'ARAFER et l'ORR pourraient être amenés à se prononcer lorsque le règlement binational sera entré en vigueur. Elles ne préjugent donc en rien des futurs avis que l'ARAFER et l'ORR rendront après la ratification.	II. Comments on charging for minimum access to railway infrastructure and other economic aspects II.1 In this section, ARAFER and ORR comment on section 6 of Eurotunnel's 2017 Network Statement. Their recommendations are made in the context of the requirements of Article 56(2) of Directive 2012/34/EU. The comments are organized according to the following themes: • A general presentation of the charging principles as per Directive 2012/34/EU; • The structure and development of access charges (the access charge offers, the relation between charges and costs and the indexation of charges); and • The ETICA scheme. 1. GENERAL PRESENTATION OF THE CHARGING PRINCIPLES SET OUT IN DIRECTIVE 2012/34/EU II.2 As stated in I.5 above, pending ratification, the new Binational Regulation has no legal effect in domestic law. It is therefore worth re-emphasising that these recommendations are given solely in response to the requirements of Article 56(2) of Directive 2012/34/EU. This is why they do not cover all the questions which ARAFER and ORR might want to consider once the Binational Regulation becomes law. These recommendations thus in no way prejudice any future opinions that ARAFER and ORR issue once the Binational Regulation is ratified.
--	--

II.3 De façon générale, l'ARAFER et l'ORR recommandent de garantir aux candidats un niveau de transparence suffisant sur les conditions d'accès à l'infrastructure. Un manque de transparence peut en effet être porteur d'incertitude pour les nouveaux entrants, de nature à les désavantager par rapport aux utilisateurs actuels de l'infrastructure. Par conséquent, les conditions d'accès à l'infrastructure devraient être rendues plus transparentes de manière à réduire l'avantage informationnel détenu par les candidats utilisant déjà l'infrastructure par rapport aux nouveaux entrants potentiels. II.4 A ce sujet, l'ARAFER et l'ORR considèrent que la transparence relative à la présentation des principes de tarification applicables et leur déclinaison en redevances d'utilisation de l'infrastructure devrait être améliorée. Le DRR 2017 serait plus informatif pour les candidats utilisant déjà l'infrastructure et les nouveaux entrants potentiels s'il était plus transparent, en particulier, si la méthodologie mobilisée pour déterminer les redevances était plus clairement explicitée. 2. LA STRUCTURE ET L'EVOLUTION DES REDEVANCES D'ACCES <i>Les modulations appliquées aux redevances d'accès</i> II.5 Le barème de tarification applicable aux trains de marchandises prévoit quatre « Offres » distinctes : • Offre 1 – Train Hebdomadaire Réservé ; • Offre 2 – Train Individuel Réservé ; • Offre 3 – Train Supplémentaire Non-Réservé ; • Offre 4 – Rapatriement de Locomotives Haut-Le-Pied. Le barème applicable aux trains de voyageurs prévoit également quatre	II.3 In general, ARAFER and ORR recommend that a sufficient degree of transparency should be provided concerning the terms of access by applicants to the infrastructure. A lack of transparency entails potential uncertainty for new entrants, which could place them at a disadvantage relative to the present users of the infrastructure. Therefore, the terms of access to the infrastructure should be made more transparent in order to reduce the information advantage held by applicants which already use that infrastructure, over would-be new entrants. II.4 On this subject, ARAFER and ORR believe the transparency of the presentation of the applicable charging principles should be improved, as well as that of the resulting charges for use of the infrastructure. The 2017 Network Statement would be more informative for applicants already using the infrastructure and potential new entrants if it were more transparent, in particular if the methodology used to calculate the charges were more clearly explained. 2. STRUCTURE AND DEVELOPMENT OF ACCESS CHARGES <i>Adjustments applied to access charges</i> II.5 The scale of charges payable by freight trains consists of four separate "Offers": • Offer 1 – Reserved weekly train; • Offer 2 – Reserved individual train; • Offer 3 – Unreserved additional train; • Offer 4 – Light engine movement. The scale payable by passenger trains likewise consists of four "Offers":
--	---

« Offres » : • Offre 1 – Train Hebdomadaire Réserve ; • Offre 2 – Train Individuel Réserve ; • Offre 3 – Train Individuel Ad hoc ; • Offre 4 – Rapatriement de Rames Voyageurs à Vide. II.6 Pour chacune de ces « Offres », le barème des redevances prévu par le DRR 2017 combine un droit de réservation et un droit de circulation. L'ARAFER et l'ORR constatent que, pour constituer les différentes « Offres », les redevances font l'objet de modulations en fonction des trois paramètres suivants : • La régularité d'utilisation des sillons ; • Le délai entre la date de réservation et la date l'utilisation du sillon ; • Le type de service (circulations dites « Rames Voyageurs à Vide » ou « Haut-Le-Pied » par opposition aux circulations commerciales). II.7 L'ARAFER et l'ORR considèrent que ces modulations devraient être mieux justifiées au regard des prescriptions de l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE concernant le caractère non discriminatoire des redevances. Il conviendrait, en particulier, d'indiquer clairement ce qui explique les différences entre les « Offres ». A titre d'exemple, il conviendrait d'expliciter dans quelle mesure les différenciations tarifaires appliquées entre les « Offres » pour des services réguliers et les « Offres » pour les services occasionnels n'emportent pas de risque de discrimination entre les candidats. II.8 Sur cette question, l'ARAFER et l'ORR relèvent que les sections 6.2 et 6.3 du DRR 2017 précisent dorénavant que le découpage du barème proposé en	• Offer 1 – Reserved weekly train ; • Offer 2 – Reserved individual train ; • Offer 3 – Ad hoc individual train ; • Offer 4 – Empty passenger rolling stock movement. II.6 For each of these “Offers”, the scale of charges envisaged in the 2017 Network Statement combines a reservation fee and an access fee. ARAFER and ORR note that the charge levels making up each “Offer” are subject to adjustments according to the following three criteria: • Regularity of use of train paths; • Time between date of reservation and date of use of train path; and • Type of service (traffic described as “empty passenger trains” or “light-running” in contrast to commercial traffic). II.7 ARAFER and ORR think these variables require better justification with regard to the requirements of Article 56(2) of Directive 2012/34/EU on non-discriminatory charging. In particular the reasons for the differences in the “Offers” should be clearly explained. For example, it should be specified how the difference in charges between the “Offers” for regular and for occasional services does not discriminate between the providers of these services. II.8 On this subject, ARAFER and ORR note that sections 6.2 and 6.3 of the 2017 Network Statement now explain that the breakdown of the proposed charge scale into four separate offers is based on Article 26 of Directive
--	--

quatre offres distinctes est fondé sur l'article 26 de la directive 2012/34/UE³. L'ARAFER et l'ORR relèvent que le principe général donné à l'article 26 renvoie au respect de l'ensemble des principes tarifaires donnés par la directive 2012/34/UE. Partant, l'ARAFER et l'ORR estiment que cet effort de transparence devrait être poursuivi en détaillant plus avant la justification de la structuration des différentes offres proposées. II.9 S'agissant du barème applicable aux trains de marchandises, le droit de réservation et le droit de circulation sont modulés en fonction de la période horaire d'utilisation de l'infrastructure et de la vitesse de circulation en « période creuse ». La tarification applicable aux trains de voyageurs est différente sur ce point, seul le droit de réservation étant modulé en fonction de la période horaire de circulation. L'ARAFER et l'ORR estiment qu'Eurotunnel devrait présenter clairement le fondement de cette différence de tarification entre les activités fret et voyageurs et son articulation avec le principe de non-discrimination donné à l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE. II.10 L'ARAFER et l'ORR constatent que le DRR 2017 prévoit que le droit de circulation acquitté par les trains des marchandises puisse être majoré « <i>en cas de panne d'un train de marchandises dans le Lien Fixe Transmanche avec une durée d'immobilisation prolongée, notamment pour les défaillances récurrentes</i> » (section 6.2 du DRR 2017). Ils estiment qu'Eurotunnel devrait préciser dans quelle mesure cette majoration est conforme aux principes posés par la directive 2012/34/UE et présenter la méthode utilisée pour déterminer cette majoration⁴.	2012/34/EU⁷. ARAFER and ORR note that the general principle set out in Article 26 refers to conformity to the whole set of charging principles contained in Directive 2012/34/EU. ARAFER and ORR therefore consider that this attempt at transparency should be taken further, with more detailed justification of the structuring of the various offers available. II.9 With regard to the scale payable by freight trains, the fees for reservation and access are adjusted according to the timetabled period of use of the infrastructure and the speed of travel during “<i>off-peak periods</i>”. The charging applicable to passenger trains differs in this aspect, as only the reservation fee is variable according the timetabled period of the traffic. ARAFER and ORR think that Eurotunnel should explain clearly why the basis of charging is different for the freight and passenger activities and how it is consistent with the principle of non-discrimination under Article 56(2) of Directive 2012/34/EU. II.10 ARAFER and ORR note that the 2017 Network Statement allows the access fee payable by freight trains to be increased “<i>in the event of breakdown of a rail freight train in the Channel Fixed Link involving a prolonged stationary period, in particular for recurring failures</i>” (2017 Network Statement, section 6.2). They think Eurotunnel should specify how far this increment conforms to the principles of Directive 2012/34/EU, and to present the method followed to work out this increment⁸.
---	---

³ L'article 26 de la directive 2012/34/UE auquel le projet de DRR 2017 fait référence prévoit que « les Etats membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale ».

⁴ Il conviendrait en outre que des précisions soient apportées sur ce que recouvrent la « durée d'immobilisation prolongée » et les « défaillances récurrentes ».

⁷ Article 26 of Directive 2012/34/EU, to which the 2017 Network Statement refers, requires that “*Member States shall ensure that charging and capacity-allocation schemes for railway infrastructure follow the principles set down in this Directive and thus allow the infrastructure manager to market and make optimum effective use of the available infrastructure capacity.*”

⁸ It should also explain what “*prolonged stationary period*” and “*recurring failures*” cover.

II.11 L' « Offre 1 » pour les activités fret n'inclut pas de frais de dossiers du fait qu'ils soient compris dans les droits de réservation, ce qui n'est pas le cas des autres « Offres ». L'ARAFER et l'ORR estiment qu'à des fins de transparence, le DRR 2017 devrait en exposer les raisons et expliciter en quoi cela n'emporte pas de risque de discrimination. De même, aux fins d'améliorer la transparence, il serait utile que le DRR 2017 présente les raisons pour lesquelles le barème tarifaire des activités fret se voit appliquer une modulation « pour les trains circulant en retard ou en avance par rapport à la période horaire réservée » (annexe 3 du DRR 2017). L'annexe 3 précise que pour ces trains « le prix applicable est celui du sillon réservé dans la limite de 10% des circulations annuelles de ce train (hors retards causés par Gls externes), ou celui de l'Offre 3 au-delà de ce seuil ». Il conviendrait également de justifier en quoi cela n'emporte pas de risque de discrimination entre les utilisateurs de la Liaison Fixe Transmanche.

La relation entre les redevances d'accès et les coûts du gestionnaire de l'infrastructure

II.12 L'ARAFER et l'ORR relèvent que le DRR 2017 n'explique pas la relation entre la structure des redevances proposées par Eurotunnel et les coûts actuels ou futurs. Or, les candidats actuels et futurs ont besoin de ces informations pour pouvoir décider du service ferroviaire qu'ils souhaitent fournir, du fait notamment que les coûts de l'infrastructure reflétés dans les redevances d'accès constituent une composante centrale de leurs plans d'affaires.

II.13 La section 6.1.2 du DRR 2017 précise que « [...] le retour sur investissement sur les coûts à long terme s'élève à peine à 3% actuellement » (section 6.1.2 du DRR 2017). La transparence serait améliorée si Eurotunnel clarifiait ce qu'est ce taux de retour sur

II.11 "Offer 1" for freight trains does not include a specific charge for administration costs as they are included in the reservation fee but this is not the case for the other "Offers". ARAFER and ORR consider that it would aid transparency if Eurotunnel explained why this was the case and why it is not discriminatory. Similarly, it would aid transparency if Eurotunnel set out the reasons for having different charges for freight trains "in the case of trains running late or early compared with their reserved time period" (Annex 3 of the 2017 Network Statement). In fact, Annex 3 says that for those trains "the charge for the reserved train path will apply up to a limit of 10% of the annual movements of this train (excluding delays caused by external IMs). Beyond this threshold, the charges of Offer 3 will apply". It would also be appropriate to justify why having these different charges does not discriminate between different users of the Channel Fixed Link.

Relationship between access charges and infrastructure manager's costs

II.12 ARAFER and ORR note that the 2017 Network Statement does not provide clarification of the relationship between Eurotunnel's proposed charge structure and the actual or future costs. Yet, present and future applicants need this information so that they can decide on the railway service they want to provide, especially because the infrastructure costs reflected in the access charges represent a key aspect of their business plans.

II.13 Section 6.1.2 of the 2017 Network Statement says that "the return on investment on long term costs amounts barely to 3% at present." It would improve transparency if Eurotunnel were able to clarify what this rate of return on investment is.

investissement. II.14 L'ARAFER et l'ORR estiment que la publication de la « <i>Déclaration Statistique Open Access</i> », à laquelle la section 6.1.2 du DRR 2017 fait mention, constitue une avancée notable dans la mesure où elle contribue à la transparence de la tarification. Ce document vise en effet à renseigner « <i>le montant des coûts réels de l'investissement à long terme du réseau ferroviaire avec le retour sur investissement réel correspondant, ainsi que le montant des coûts réels d'exploitation, maintenance et renouvellement du réseau ferroviaire avec les redevances correspondantes</i> ». La transparence serait également améliorée si les informations contenues dans ce document pouvaient être actualisées et annexées directement au DRR. II.15 Sur la question des coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, l'ARAFER et l'ORR relèvent qu'un accord entre les signataires du RUC a été signé. Toutefois, Eurotunnel devrait préciser l'articulation entre cet accord et la tarification applicable à un nouvel entrant sur le marché du transport de voyageurs au regard, notamment, du principe de non-discrimination posé par l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE. <i>L'indexation des redevances d'accès</i> II.16 L'ARAFER et l'ORR constatent que les montants du droit de circulation à acquitter par les trains de voyageurs sont désormais présentés en euros en valeur de Janvier 2015. Le DRR 2017 précise que « <i>[p]our l'horaire de service 2017 le barème tarifaire reste inchangé par rapport à 2016 et aux versions révisées 2014 et 2015 du Document de Référence Annuel 2014 publiées le 1/6/2014, aboutissant ainsi à de nouvelles réductions en termes réels</i> » et qu'« <i>à titre indicatif, en 2017 le péage par train de voyageurs aboutit à une réduction en termes réels de 0,4% par rapport à 2016 et de 15% entre 2010 et 2017</i> » (section 6.1.2 du DRR 2017).	II.14 ARAFER and ORR think that the publication “<i>Open Access Statistical Declaration</i>,” to which section 6.1.2 of the 2017 Network Statement refers, marks a big step forward, as it contributes to the transparency of charging. The Declaration seeks to set out “<i>the amounts of actual long term investment costs for the railway network with the corresponding return on investment as well as the amounts of the operating, maintenance and renewal costs of the railway network with the corresponding charges</i>”. It would also improve transparency if the information contained in this Statistical Declaration could be updated and annexed directly to the Network Statement. II.15 On the question of operating, maintenance and renewal costs, ARAFER and ORR take note of the agreement entered into between the signatories of the RUC. However, Eurotunnel should explain the link between this contract and the charging applicable to a new entrant to the passenger train market. It should relate this especially to the principle of non-discrimination in Article 56(2) of Directive 2012/34/EU. <i>Indexation of access charges</i> II.16 ARAFER and ORR note that the amounts of the access fee payable by passenger trains are now quoted in euros at January 2015 prices. The 2017 Network Statement explains that “<i>for the 2017 service working timetable, the charging scales remain unchanged compared with 2016 and with the amended versions of the 2014 & 2015 Annual Statements published on 1/6/2014, thus equating to further reductions in real terms.</i>” It adds that, “<i>for indicative purposes, in 2017 the charge per passenger train shows a reduction in real terms of 0.4% against 2016 and 15% between 2010 and 2017</i>” (2017 Network Statement section 6.1.2).
--	--

II.17 L'ARAFER et l'ORR s'interrogent sur la méthodologie mobilisée pour l'indexation annuelle des redevances. Ils recommandent que la présentation de la construction des redevances d'accès s'accompagne de plus de transparence sur la méthode employée pour indexer les redevances, et en précise les effets sur le montant estimé des péages unitaires qui seront facturés aux candidats. II.18 A cet égard, l'ARAFER et l'ORR constatent que, pour les redevances de trains de marchandises présentées en annexe 4, les montants des droits à acquitter ne précisent pas l'année de référence des unités de facturation. De la même façon, Eurotunnel devrait préciser la façon dont le taux de variation des taux de change affecte les redevances dans la mesure où elles sont dissociées entre un montant en livres sterling et un montant en euros. II.19 L'ARAFER et l'ORR relèvent que l'annexe 4 précise désormais que « [c]e droit de réservation fait l'objet d'un ajustement annuel pour refléter les éventuelles variations des chiffres réalisés de volume de trains, d'indexation et de coûts (Energie, Assurances et ajustement Renouvellements) » (annexe 4 du DRR 2017). Ils estiment néanmoins que la méthodologie de mise en œuvre de ces ajustements n'est pas clairement renseignée, ce qui pose un problème de transparence qui peut être de nature à désavantager les nouveaux entrants. II.20 L'ensemble des informations relatives aux modalités d'indexation des redevances devraient permettre aux candidats de bénéficier, dans des conditions non discriminatoires, d'une compréhension suffisante du montant des redevances unitaires qui leur seront facturées ainsi que d'une prévisibilité sur l'évolution des redevances d'accès. A cet égard, l'ARAFER et l'ORR soulignent que le nouveau tableau présenté en annexe 4 n'est, à lui seul, pas de nature à répondre à cet impératif de prévisibilité dans la mesure où il ne concerne qu'une « Offre », qui plus est spécifique aux circulations des	II.17 ARAFER and ORR question the methodology deployed for the annual indexation of charges. They recommend that the presentation of the access fee structure should be more transparent about the method used to index the charges and explain their effect on the estimated amount of unit tolls which will be billed to the applicants II.18 In this regard, ARAFER and ORR note that, as far as the freight train charges presented in Annex 4 are concerned, the amounts of fees payable do not specify the reference year of the billing units. Similarly, Eurotunnel should set out how changes in exchange rates will change charges as the charges include separate amounts in euro and sterling. II.19 ARAFER and ORR note that Annex 4 now includes the statement that <i>“this reservation fee is subject to annual adjustment to reflect any variances in actual figures for train volume, indexation and costs (Energy, Insurance and Renewals adjustment)”</i> (annex 4 of 2017 Network Statement). However, they do not think that the method for making these adjustments is clearly set out, which is not transparent and could disadvantage new entrants. II.20 The information about the methods used to index the charges should enable all applicants to benefit, without discrimination, from a sufficient understanding of the amount of unit charges which will be invoiced to them, and from predictability of the development of access charges. In this regard, ARAFER and ORR emphasise that the new table in Annex 4 is not, of itself, sufficient to meet this predictability requirement. This is because it relates only to one <i>“Offer”</i>, which is specific to passenger train traffic.
---	--

trains de voyageurs. 3. L'INITIATIVE ETICA II.21 L'initiative ETICA, décrite par le gestionnaire d'infrastructure comme un « <i>système d'encouragement au développement de nouveaux services ferroviaires fret</i> », dont les conditions ont été publiées par Eurotunnel le 30 mai 2013, a été prolongée jusqu'en 2018. L'ARAFER et l'ORR estiment qu'aux fins de réduire l'asymétrie d'information entre les entreprises de fret bénéficiant actuellement du programme et les potentiels nouveaux entrants, les sections 6.1.2 et 6.5.1 du DRR 2017, présentant l'initiative ETICA devraient être fusionnées et développées afin de présenter de façon plus précise les réductions de redevances auxquelles celle-ci donne droit. III. Observations relatives à la répartition des capacités 1. LA CONSTRUCTION DU SERVICE III.1 La description des modalités de répartition des capacités fait l'objet de la section 4 du DRR 2017. III.2 L'ARAFER et l'ORR souhaitent souligner que les trafics internationaux amenés à emprunter la Liaison Fixe Transmanche font face aux contraintes d'allocation des capacités posées par plusieurs réseaux européens. Or, il semble n'y avoir aucun processus permettant le traitement de demandes de sillons « <i>avant le 8^{ème} mois précédant la date du début de l'horaire de service</i> », comme l'indique le DRR 2017. Il en va de même pour la construction de sillons catalogue internationaux ou de sillons corridors dont	3. THE ETICA SCHEME II.21 The Infrastructure Manager describes ETICA as a “<i>system of incentives for the development of new rail freight services</i>”. Eurotunnel published the terms for this on 30 May 2013, and the initiative has now been extended until 2018. ARAFER and ORR believe that sections 6.1.2 and 6.5.1 of the 2017 Network Statement, presenting ETICA, should be merged and developed to be more precise in their presentation of the charge reductions to which the initiative confers entitlement. This would reduce the information imbalance between freight companies which already benefit from the programme, and prospective new entrants. III. Comments on capacity allocation 1. SERVICE STRUCTURE III.1 The description of how capacity is allocated appears in section 4 of the 2017 Network Statement. III.2 ARAFER and ORR would emphasise that the international traffic which chooses to use the Channel Fixed Link faces capacity allocation constraints imposed by several European networks. Yet, there seems to be no process permitting the consideration of train path requests before “<i>the 8th month preceding the date of commencement of the working timetable</i>”, as stated in the 2017 Network Statement. The same goes for setting up international catalogue train paths or corridor train paths, which have to be finalised before
--	---

la mise au point doit être antérieure à l'année précédant l'horaire de service. L'ARAFER et l'ORR recommandent qu'un éclaircissement soit apporté sur l'élaboration de l'horaire de service, de manière à justifier que ce dispositif n'emporte pas de risque de discrimination, conformément aux principes donnés à l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE.	the year prior to the service timetable. ARAFER and ORR recommend clarifying the preparation of the service timetable, to show that this poses no risk of discrimination, in line with the principles set forth in Article 56(2) of Directive 2012/34/EU.
2. ORGANISATION DES TRAVAUX DE MAINTENANCE FERROVIAIRE	2. ORGANISATION OF RAILWAY MAINTENANCE WORKS
III.3 En son paragraphe 4.4, le DRR 2017 d'Eurotunnel précise qu' « <i>Eurotunnel se réserve le droit de fermer notamment chaque nuit une partie du Lien Fixe Transmanche aux fins de la maintenance</i> ». De même, en son paragraphe 4.3.4 relatif à la « <i>suppression ou modification des sillons</i> », le DRR 2017 précise qu'Eurotunnel se réserve le droit de supprimer ou de modifier les sillons attribués en adressant un préavis de 15 jours aux candidats concernés, notamment « <i>pour permettre des travaux d'entretien non prévus de l'infrastructure ferroviaire</i> ».	III.3 Paragraph 4.4 of the Eurotunnel's 2017 Network Statement specifies that "<i>Eurotunnel reserves the right to close part of the Channel Fixed Link for maintenance.</i>" Paragraph 4.3.4 on the "<i>Withdrawal or modification of paths</i>" the 2017 Network Statement explains that Eurotunnel reserves the right to eliminate or modify the allocated train paths, by giving 15 days' notice to the affected applicants. This may be done, especially "<i>to allow unplanned maintenance work to be carried out on the rail infrastructure</i>".
III.4 Faute de justifications sur les conditions de mise en œuvre de cette possibilité, l'ARAFER et l'ORR estiment que ce délai de préavis semble très resserré et, dès lors, s'interrogent sur ses effets en matière d'organisation des services ferroviaires. L'ARAFER et l'ORR considèrent en outre que cette possibilité de suppression ou de modification des sillons attribués est susceptible de conférer à Eurotunnel un pouvoir discrétionnaire qui, à défaut d'être plus encadré, pourrait emporter un risque de discrimination entre les candidats.	III.4 Without more justification of the conditions in which this possibility is implemented, this notice period seems to ARAFER and ORR to be very short. Hence they wonder what effect it may have on the organisation of railway services. ARAFER and ORR also consider that this possibility of eliminating or modifying allocated train paths is likely to give Eurotunnel discretionary power which, without further constraint, could pose a risk of discrimination between applicants.
3. SATURATION FERROVIAIRE ET ORDRE DE PRIORITE DES SILLONS	3. RAIL CONGESTION AND PRIORITY ORDER OF TRAIN PATHS
III.5 En son paragraphe 4.3.2 consacré aux « <i>Principes pour la Répartition des Capacités</i> », le DRR 2017 d'Eurotunnel définit un ordre de priorité de traitement de « <i>demandes concurrentes pour les mêmes capacités, ou dans l'éventualité de futures situations de saturations.</i> »	III.5 Paragraph 4.3.2 of the 2017 Network Statement, on "<i>Principles for capacity allocation</i>" defines an order of priority of handling of "<i>competing requests for the same capacities, or in potential futures situations of congestion</i>".

III.6 Concernant l'ordre de priorité actuellement défini dans le DRR 2017, l'ARAFER et l'ORR s'interrogent, à défaut de justification suffisante, sur la pertinence du critère lié à la fréquence du service eu égard au principe de non-discrimination posé à l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE. III.7 Enfin, l'ARAFER et l'ORR s'interrogent sur la portée de la précision apportée à la suite de la définition de l'ordre de priorité, laquelle pose qu'« <i>[e]n pratique, dans la mesure du réalisable, Eurotunnel proposera des solutions offrant un compromis raisonnable permettant à tous les services concurrents de fonctionner dans les meilleures conditions possibles</i> ». L'ARAFER et l'ORR estiment que cette disposition est susceptible de conférer à Eurotunnel un pouvoir discrétionnaire de nature à générer un risque potentiel de discrimination entre les candidats. IV. Observations relatives au système d'amélioration des performances IV.1 La description du système d'amélioration des performances fait l'objet de la section 7 du DRR 2017. IV.2 L'ARAFER et l'ORR sont conscients, compte tenu des observations des parties prenantes, que la performance opérationnelle de la Liaison Fixe Transmanche est importante pour leurs besoins commerciaux et que les retards peuvent, dans certaines circonstances, induire des coûts additionnels. Cela devrait participer à inciter Eurotunnel à atteindre un niveau élevé de performance. Pour autant, l'ARAFER et l'ORR considèrent qu'un dispositif davantage formalisé bénéficierait à l'ensemble des candidats en évitant, en particulier, que le système d'amélioration des performances ne crée de discrimination entre les activités (e.g. entre les services de fret et de	III.6 Without sufficient justification of the priority order currently defined in the 2017 Network Statement, ARAFER and ORR wonder about the relevance of the service frequency criterion, in view of the principle of non-discrimination set out in Article 56(2) of Directive 2012/34/EU. III.7 Finally, ARAFER and ORR question the scope of the explanation given after the definition of the priority order. This states that, "<i>wherever feasible in practice, Eurotunnel will propose solutions offering a reasonable compromise so as to allow all competing services to operate in the best possible way</i>". ARAFER and ORR believe that this arrangement is likely to give Eurotunnel discretionary power which could cause a potential risk of discrimination between applicants. IV. Comments on performance regime IV.1 The description of the performance regime for the Channel Tunnel appears in section 7 of the 2017 Network Statement. IV.2 ARAFER and ORR are aware, from comments made by stakeholders, that operational performance in the Channel Tunnel is important to their business needs and that delays can give rise to additional costs in some circumstances. This should assist Eurotunnel in providing an incentive to deliver high levels of performance. However, ARAFER and ORR feel that a more formalised structure would be to the benefit of all applicants to ensure in particular that the performance scheme does not create any undue discrimination between activities (e.g. freight versus passenger services) or between applicants in the same transport activity.
---	--

voyageurs) ou entre les candidats d'une même activité. IV.3 L'ARAFER et l'ORR relèvent l'introduction d'un « <i>élément variable en fonction de la performance opérationnelle</i> » dans l'accord OMRC. L'ARAFER et l'ORR estiment qu'une application différenciée du régime de performance entre les activités pourrait créer des risques de discrimination entre elles. Dès lors, l'ARAFER et l'ORR considèrent que l'introduction de paiements en lien avec la performance dans l'accord OMRC peut, en l'état, présenter des risques de discrimination entre le candidat utilisant actuellement l'infrastructure pour le transport de voyageurs et les candidats exploitant un service de fret ou les potentiels entrants dans l'activité de transport de voyageurs. Afin de prévenir de tels risques, Eurotunnel devrait expliquer dans le DRR les raisons pour lesquelles l'introduction de paiements en lien avec la performance dans l'accord OMRC n'induit pas de discrimination entre les candidats. IV.4 Afin d'assurer la conformité de cette section aux principes posés à l'article 56 paragraphe 2 de la directive 2012/34/UE, l'ARAFER et l'ORR recommandent que le DRR d'Eurotunnel reflète les prescriptions de l'article 35 ainsi que le point 2 de l'Annexe VI, décrivant les principes de base du système d'amélioration des performances visé à l'article 35.	IV.3 ARAFER and ORR note the inclusion of "<i>variable element relating to operational performance</i>" within the OMRC agreement. ARAFER and ORR believe that differentiated applications of the performance regime to various types of services may trigger a risk of undue discrimination between them. As such, ARAFER and ORR think that the inclusion of performance related payments within the OMRC agreement in this way may lead to the risk of undue discrimination between the current passenger applicants and either freight applicants or future passenger new entrants. In order to prevent such risks, Eurotunnel should explain in its Network Statement why the inclusion of performance related payments in the OMRC agreement does not lead to any undue discrimination between applicants. IV.4 To comply with the principles laid down in article 56(2) of directive 2012/34/EU, ARAFER and ORR recommend that the Network Statement should properly reflect article 35 and point 2 of Annex VI which describes the basic principles of the performance scheme referred to in article 35.
---	--