DIRECTIVES

DIRECTIVE 2007/58/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

vu l'avis du Comité des régions [2],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 31 juillet 2007 [3],

considérant ce qui suit:

(1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires [4] visait à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité.

(2) La directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité [5] a pour objet les principes et les procédures à suivre pour la fixation et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et pour la répartition des capacités de cette infrastructure.

(3) Dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a annoncé son intention de poursuivre la réalisation du marché intérieur des services ferroviaires en proposant une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs.

(4) La présente directive porte sur l'ouverture du marché pour les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à l'intérieur de la Communauté et ne devrait donc pas porter sur les services entre un État membre et un pays tiers. Les États membres devraient, en outre, pouvoir exclure du champ d'application de la présente directive les services transitant par la Communauté.

(5) La situation actuelle des services ferroviaires internationaux est très contrastée. D'un côté, les services à longue distance (par exemple les trains de nuit) connaissent des difficultés et plusieurs d'entre eux ont récemment été supprimés par les entreprises ferroviaires qui les exploitent afin de limiter les pertes. De l'autre, le marché des services internationaux à grande vitesse a connu une forte augmentation de trafic et son développement vigoureux va se poursuivre avec le doublement et l'interconnexion du réseau transeuropéen à grande vitesse à l'horizon 2010. Néanmoins, dans les deux cas, la pression due à la concurrence des compagnies aériennes à bas coûts est forte. Il est par conséquent indispensable d'encourager les nouvelles initiatives en favorisant la concurrence entre entreprises ferroviaires.

---

[1] JO C 221 du 8.9.2005, p. 56.

[2] JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

[3] Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (JO C 227 E du 21.9.2006, p. 460), position commune du Conseil du 24 juillet 2006 (JO C 289 E du 28.11.2006, p. 30) et position du Parlement européen du 18 janvier 2007 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 25 septembre 2007 et décision du Conseil du 26 septembre 2007.

[4] JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

[5] JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44), rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

(6) Une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs s'avère impossible sans modalités d'accès à l'infrastructure, sans progrès sensibles dans le domaine de l'interopérabilité et sans encadrement strict de la sécurité ferroviaire au niveau national et européen. L'ensemble de ces éléments est désormais en place à la suite de la transposition de la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires [1], de la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer [2], de la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires [3], de la directive 2001/14/CE et de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer [4]. Il est nécessaire que ce nouveau cadre réglementaire s'appuie sur une pratique établie et consolidée d'ici à la date proposée pour l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs. Ceci nécessitera un certain temps. Le 1er janvier 2010 devrait donc constituer la date butoir pour l'ouverture du marché.

(7) Le nombre de services ferroviaires sans arrêts intermédiaires est très limité. Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il est indispensable d'autoriser les nouveaux entrants sur le marché à prendre et à déposer des voyageurs en cours de route afin de garantir que ces opérations aient une chance réelle d'être économiquement rentables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants, qui ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs en cours de route. Il convient que ce droit ne porte pas atteinte aux réglementations communautaires et nationales relatives à la politique de la concurrence.

(8) L'introduction de nouveaux services librement accessibles et internationaux comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour réaliser l'ouverture du marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts qui sont connexes au trajet international. Dans cet esprit, leur introduction devrait concerner les services dont l'objet principal est le transport de voyageurs sur un trajet international. Afin de déterminer si tel est l'objet principal du service, il convient de prendre en compte des critères comme la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport national de voyageurs ou du transport international de voyageurs, et la longueur du service. C'est à l'organisme de contrôle national respectif qu'il devrait incomber de le déterminer à la demande d'une partie intéressée.

(9) Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route [5] autorise les États membres et les autorités locales à attribuer des contrats de service public. Ces contrats peuvent comporter des droits exclusifs pour l'exploitation de certains services. Il est donc nécessaire de veiller à la cohérence entre les dispositions de ce règlement et le principe de l'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs.

(10) L'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs, qui inclut le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet d'un service international, y compris dans des gares situées dans un même État membre, peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport de voyageurs par rail fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la possibilité de limiter le droit d'accès au marché lorsque ledit droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et lorsque l'organisme de contrôle visé à l'article 30 de la directive 2001/14/CE donne son accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public.

(11) Certains États membres ont déjà pris des mesures en vue de l'ouverture du marché pour les services de transport ferroviaire de voyageurs par une mise en concurrence ouverte et transparente pour la fourniture de certains de ces services. Ils ne devraient pas avoir à fournir un plein accès aux services internationaux de transport de voyageurs car cette concurrence pour le droit d'utiliser certaines routes ferroviaires donne une idée suffisante de la valeur réelle de l'exploitation de ces services.

(12) L'évaluation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public devrait prendre en compte des critères prédéterminés comme les répercussions sur la rentabilité des services qui sont inclus dans le contrat de service public, y compris les répercussions sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué le contrat, la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts des deux côtés de la frontière ainsi que l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé. Sur la base de cette évaluation et de la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres pourraient autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs, en accord avec l'analyse économique et conformément au droit communautaire et aux principes d'égalité et de non-discrimination.

[1] JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.
[2] JO L 164 du 30.4.2004, p. 164, rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 58.
[3] JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.
[4] JO L 164 du 30.4.2004, p. 44, rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.
[5] Voir p. 1 du présent Journal officiel.

(13) Afin de contribuer à l'exploitation de services de transport de voyageurs sur les lignes remplissant une obligation de service public, les États membres devraient pouvoir permettre aux autorités compétentes pour ces services de prélever une redevance sur les services de transport de voyageurs qui relèvent de leur compétence. Cette redevance devrait participer au financement des obligations de service public fixées par les contrats de service public attribués conformément au droit communautaire. Elle devrait respecter le droit communautaire, en particulier les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité.

(14) L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi, si pour des raisons organisationnelles ou juridiques, il est étroitement lié à l'autorité compétente concernée par l'attribution du contrat de service public en question, son indépendance fonctionnelle devrait être garantie. Les compétences de l'organisme de contrôle devraient être étendues de manière à lui permettre d'évaluer l'objectif d'un service international et, le cas échéant, l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants.

(15) La présente directive constitue une nouvelle phase de l'ouverture du marché ferroviaire. Certains États membres ont déjà ouvert le marché pour les services internationaux de transport de voyageurs sur leur territoire. À cet égard, la présente directive ne devrait pas être considérée comme instaurant pour ces États membres l'obligation d'accorder, avant le 1er janvier 2010, des droits d'accès aux entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence dans un État membre dans lequel des droits similaires ne sont pas accordés.

(16) Afin d'encourager les investissements pour les services utilisant des infrastructures spécialisées, comme notamment des liaisons à grande vitesse, les candidats doivent pouvoir planifier et disposer d'une sécurité juridique reflétant l'ampleur d'investissements importants et à long terme. Il devrait donc leur être généralement permis de conclure des accords-cadres d'une durée pouvant atteindre quinze ans.

(17) Les organismes de contrôle nationaux devraient, sur la base de l'article 31 de la directive 2001/14/CE, échanger des informations et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Ils devraient progressivement établir des lignes directrices fondées sur leur expérience.

(18) Il convient que l'application de la présente directive soit évaluée sur la base d'un rapport présenté par la Commission deux ans après la date d'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs. Ce rapport devrait aussi porter sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché des services ferroviaires de voyageurs. Dans ce rapport, la Commission devrait aussi analyser les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission devrait tenir compte de la mise en œuvre du règlement (CE) nº 1370/2007 ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). Dans son rapport, la Commission devrait, si nécessaire, proposer des mesures complémentaires pour faciliter une telle ouverture du marché et devrait évaluer l'impact de ces mesures.

(19) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre des directives 91/440/CEE et 2001/14/CE en conformité avec 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 [1].

(20) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier les annexes de ces directives. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels des directives précitées, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

(21) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté, tant qu'il ne dispose pas d'un système ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre ces directives.

(22) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir le développement des chemins de fer communautaires, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres eu égard à la nécessité d'assurer des conditions d'accès à l'infrastructure équitables et non discriminatoires et de tenir compte de la dimension manifestement internationale de segments importants des réseaux ferroviaires et peut donc, en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(23) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» [2], les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.

---

[1] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

[2] JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

(24) Il convient donc de modifier les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/440/CEE est modifiée comme suit:

1) À l'article 2, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la présente directive tout service ferroviaire effectué en transit dans la Communauté et qui a son origine et sa destination hors du territoire de la Communauté.»

2) À l'article 3, le quatrième tiret est supprimé.

3) À l'article 3, après le cinquième tiret, le tiret suivant est ajouté:

«— "service international de transport de voyageurs": un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;»

4) À l'article 3, après le sixième tiret, le tiret suivant est ajouté:

«— "transit": la traversée du territoire de la Communauté qui s'effectue sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire.»

5) À l'article 5, paragraphe 3, le premier tiret est supprimé.

6) À l'article 8, premier alinéa, les termes «et les regroupements internationaux» sont supprimés.

7) À l'article 10, le paragraphe 1 est supprimé.

8) À l'article 10, les paragraphes suivants sont insérés:

«3 *bis*. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder, au plus tard le 1er janvier 2010, un droit d'accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre.

Le droit d'accès à l'infrastructure des États membres pour lesquels le transport international de voyageurs par train représente plus de la moitié du chiffre d'affaires voyageurs des entreprises ferroviaires desdits États membres est accordé au plus tard le 1er janvier 2012.

Il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents, à la suite d'une demande des autorités compétentes et/ou des entreprises ferroviaires concernées.

3 *ter*. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé au paragraphe 3 *bis* sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes à la législation communautaire en vigueur. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.

C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétent(s) visé(s) à l'article 30 de la directive 2001/14/CE qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:

— de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public,

— de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article,

— du gestionnaire de l'infrastructure, ou

— de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétent(s) les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels

— l'autorité ou les autorités compétentes concernées,

— le gestionnaire de l'infrastructure,

— l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public, ou

— l'entreprise ferroviaire demandant l'accès,

peuvent demander à ce que la décision soit réexaminée.

3 *quater*. Les États membres peuvent également limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre sur le trajet d'un service international de transport de voyageurs lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le 4 décembre 2007 selon une procédure de mise en concurrence équitable et conformément aux principes pertinents du droit communautaire. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de quinze ans, la période la plus courte étant retenue.

3 *quinquies*. Les dispositions de la présente directive n'exigent pas d'un État membre qu'il accorde, avant le 1er janvier 2010, le droit d'accès visé au paragraphe 3 *bis* aux entreprises ferroviaires et aux filiales qu'elles contrôlent directement ou indirectement et qui sont titulaires d'une licence dans un État membre qui n'accorde pas de droits d'accès de nature similaire.

3 *sexies*. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les décisions visées aux paragraphes 3 *ter*, 3 *quater* et 3 *quinquies* soient soumises à un contrôle juridictionnel.

3 *septies*. Sans préjudice du paragraphe 3 *ter*, les États membres peuvent, dans les conditions prévues au présent article, autoriser l'autorité chargée des transports ferroviaires à prélever auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs une redevance sur l'exploitation de liaisons qui relèvent de la compétence de cette autorité et qui sont effectuées entre deux gares de cet État membre.

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

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

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

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Les États membres communiquent ces informations à la Commission.»

9) À l'article 10, le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. D'ici le 1er janvier 2009, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.

Ce rapport porte sur:

— la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres, en particulier son impact dans les États membres visés au paragraphe 3 *bis*, alinéa 2, et les travaux effectivement réalisés par les différentes instances concernées,

— l'évolution du marché, en particulier les tendances du trafic international, les activités menées par tous les acteurs du marché, y compris les nouveaux arrivants, et leur part de marché.»

10) À l'article 10, le paragraphe suivant est ajouté:

«9. Pour le 31 décembre 2012, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport concernant la mise en œuvre des dispositions prévues aux paragraphes 3 *bis* à 3 *septies*.

L'application de la présente directive est évaluée sur la base d'un rapport présenté par la Commission deux ans après la date d'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs.

Ce rapport porte aussi sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché ferroviaire. Dans son rapport, la Commission analyse aussi les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission tient compte de la mise en œuvre du règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (*) ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). Dans son rapport, la Commission propose, si nécessaire, des mesures complémentaires pour faciliter une telle ouverture du marché et évalue l'impact de ces mesures.

(*) JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.»

11) À l'article 11, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en ce qui concerne l'adaptation de ses annexes sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11 *bis*, paragraphe 3.»

12) À l'article 11, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.»

13) À l'article 15, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.»

Article 2

La directive 2001/14/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 1er, paragraphe 3, le point suivant est ajouté:

«e) les opérations de transport sous forme de services ferroviaires qui sont réalisées en transit dans la Communauté.»

2) À l'article 2, le point suivant est ajouté:

«n) "transit": la traversée du territoire de la Communauté qui s'effectue sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire.»

3) À l'article 13, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs tels qu'ils sont définis à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer l'objectif d'un service international de transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents, ainsi que l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 10, paragraphe 3 *ter*, de la directive 91/440/CEE et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.»

4) À l'article 17, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

5 *bis*. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 24 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités — notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons — qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 27.

À partir du 1er janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organisme de contrôle visé à l'article 30 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.»

5) À l'article 30, paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée avant la dernière phrase:

«Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.»

6) À l'article 34, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en ce qui concerne l'adaptation de ses annexes sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 3.»

7) À l'article 35, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.»

8) À l'article 38, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.»

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 4 juin 2009. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. Les dispositions de l'article premier, points 2, 5, 6 et 7, s'appliquent à partir du 1er janvier 2010.

Article 4

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
H.-G. PÖTTERING	M. LOBO ANTUNES