DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2007/58/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de octubre de 2007

por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones [2],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 31 de julio de 2007 por el Comité de Conciliación [3],

Considerando lo siguiente:

(1) El objetivo de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios [4], era facilitar la adaptación de los ferrocarriles comunitarios a las exigencias del mercado único e incrementar su eficacia.

(2) La Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización [5], establece los principios y procedimientos para la fijación y percepción de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas.

(3) La Comisión anunció en su Libro Blanco sobre «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» su intención de proseguir la realización del mercado interior de los servicios ferroviarios proponiendo una apertura del mercado para los servicios internacionales de transporte de viajeros.

(4) El objetivo de la presente Directiva es la apertura del mercado para los servicios ferroviarios internacionales de transporte de viajeros dentro de la Comunidad, y no para aquellos que unen un Estado miembro a un tercer país. Además, los Estados miembros deben poder excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los servicios en régimen de tránsito por la Comunidad.

(5) La situación actual de los servicios ferroviarios internacionales presenta muchos contrastes. Por una parte, los servicios de larga distancia (por ejemplo, trenes nocturnos) registran dificultades y las empresas ferroviarias han suspendido en fecha reciente varios de estos servicios para limitar sus pérdidas. Por otra, el mercado de los servicios internacionales de alta velocidad ha registrado un fuerte aumento de tráfico y seguirá experimentando un desarrollo muy importante con la duplicación y la interconexión de la red transeuropea de alta velocidad de aquí al año 2010. No obstante, en ambos casos, la presión de la competencia de las compañías aéreas de bajo coste es muy fuerte, por lo que resulta imprescindible estimular nuevas iniciativas, fomentando la competencia entre empresas ferroviarias.

---

[1] DO C 221 de 8.9.2005, p. 56.

[2] DO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

[3] Dictamen del Parlamento Europeo de 28 de septiembre de 2005 (DO C 227 E de 21.9.2006, p. 460), Posición Común del Consejo de 24 de julio de 2006 (DO C 289 E de 28.11.2006, p. 30), Posición del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2007 (no publicada aún en el Diario Oficial), Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 25 de septiembre de 2007 y Decisión del Consejo de 26 de septiembre de 2007.

[4] DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

[5] DO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16).

(6) Una apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros no sería posible sin disposiciones detalladas sobre las modalidades del acceso a la infraestructura, sin avances importantes en el ámbito de la interoperabilidad y sin un marco estricto para la seguridad ferroviaria a escala nacional y europea. Todos estos elementos ya existen, merced a la transposición de la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [1], de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo, la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [2], de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [3], de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, la Directiva 2001/14/CE y la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios [4]. Es necesario que una práctica establecida y consolidada apoye este nuevo marco normativo en la fecha propuesta para la apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros. Ello exige un cierto tiempo. Por consiguiente, se propone como objetivo para la apertura del mercado el 1 de enero de 2010.

(7) El número de servicios ferroviarios sin paradas intermedias es muy limitado. Para los trayectos con paradas intermedias, es imprescindible autorizar a los nuevos operadores en el mercado a que recojan y dejen viajeros durante el recorrido, con el fin de garantizar una posibilidad realista para que estas operaciones sean económicamente viables y no colocar a los competidores potenciales en una situación desfavorable con respecto a los servicios existentes que pueden dejar y recoger viajeros durante el recorrido. Este derecho se entiende sin perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia.

(8) La introducción de estos nuevos servicios internacionales de libre acceso con estas paradas no supone la apertura del mercado para los servicios interiores de transporte de viajeros, sino que se debe concentrar exclusivamente en paradas auxiliares para los trayectos internacionales. Sobre esta base, su introducción debe referirse a servicios cuyo objetivo principal sea el transporte de pasajeros que viajen en un trayecto internacional. Para determinar si este es el objetivo principal del servicio, se deben tener en cuenta criterios tales como el porcentaje del volumen de negocios, y del volumen, procedente del transporte de viajeros del tráfico nacional o internacional, y la distancia cubierta por el servicio. Esta tarea la debe realizar el respectivo organismo regulador nacional, a petición de una parte interesada.

(9) El Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera [5], establece la posibilidad de que los Estados miembros y los entes locales adjudiquen contratos de servicio público. Estos contratos pueden implicar derechos exclusivos para la explotación de algunos servicios. Por consiguiente, es necesario garantizar la coherencia entre las disposiciones de dicho Reglamento y el principio de la apertura a la competencia de los servicios internacionales de transporte de viajeros.

(10) Abrir a la competencia los servicios internacionales de transporte de viajeros, lo que incluye el derecho a recoger viajeros en cualquier estación situada en el trayecto de un servicio internacional y a dejarlos en otra, incluso cuando se trate de estaciones situadas en un mismo Estado miembro, puede tener repercusiones en la organización y la financiación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros prestados en el marco de un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben tener la posibilidad de restringir el derecho de acceso al mercado cuando dicho derecho pueda comprometer el equilibrio económico de esos contratos de servicio público y cuando el organismo regulador competente a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE dé su aprobación basándose en un análisis económico objetivo, a petición de las autoridades competentes que adjudicaron el contrato de servicio público.

(11) Algunos Estados miembros han iniciado ya la apertura del mercado para los servicios ferroviarios de transporte de viajeros a través de procedimientos de licitación transparentes, abiertos y competitivos para la prestación de algunos de dichos servicios. Estos Estados miembros no tienen por qué proporcionar un acceso ilimitado a los servicios internacionales de transporte de viajeros, ya que esta competición por el derecho a utilizar determinados ejes ferroviarios es de por sí prueba del valor comercial de la explotación de dichos servicios.

(12) La evaluación para determinar si el equilibrio económico del contrato de servicio público puede verse comprometido ha de tener en cuenta unos criterios predefinidos tales como el impacto en la rentabilidad de cualquiera de los servicios incluidos en un contrato de servicio público, incluidas las repercusiones en el coste neto que resulten para la autoridad pública competente que adjudicó el contrato, la demanda de los viajeros, las tarifas, las modalidades de venta de billetes, la situación y cantidad de paradas a ambos lados de la frontera y los horarios y frecuencias del nuevo servicio propuesto. Dentro del respeto de dicha evaluación y de la decisión del organismo regulador, los Estados miembros pueden autorizar, modificar o denegar el derecho de acceso al servicio internacional de transporte de viajeros de que se trate, e incluso aplicar cánones al operador de un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros, conforme al análisis económico y de acuerdo con el Derecho comunitario y los principios de igualdad y no discriminación.

[1] DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

[2] DO L 164 de 30.4.2004, p. 164; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 58.

[3] DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

[4] DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

[5] Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

(13) Para contribuir a la explotación de los servicios de transporte de viajeros por líneas con obligación de servicio público, los Estados miembros deben poder permitir que las autoridades competentes para estos servicios, perciban cánones por los servicios de transporte de viajeros que sean de la competencia de estas. Estos cánones deben contribuir a financiar las obligaciones de servicio público establecidas por los contratos de servicio público adjudicados de acuerdo con el Derecho comunitario. Los cánones deben ser establecidos de conformidad con el Derecho comunitario, y en particular con los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad.

(14) El organismo regulador debe funcionar de tal modo que se evite todo conflicto de intereses y toda posible intervención en el proceso de adjudicación del contrato de servicio público de que se trate. En particular, si por motivos organizativos o legales está estrechamente relacionado con la autoridad competente que participe en la adjudicación del contrato de servicio público de que se trate, debe garantizarse su independencia funcional. La competencia del organismo regulador debe ampliarse para permitir la evaluación de la finalidad de un servicio internacional y, en su caso, el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor.

(15) La presente Directiva constituye una fase más en la apertura del mercado del transporte ferroviario. Algunos Estados miembros han abierto ya en sus países respectivos el mercado a los servicios internacionales de transporte de viajeros. En este contexto, no se debe interpretar que la presente Directiva crea, para dichos Estados miembros, la obligación de conceder, antes del 1 de enero de 2010, el derecho de acceso a empresas ferroviarias cuya licencia provenga de un Estado miembro que no conceda derechos similares.

(16) A fin de fomentar las inversiones en servicios que utilicen infraestructuras especializadas —por ejemplo, los enlaces en la red de alta velocidad—, es necesario que los solicitantes puedan prever y exigir una seguridad jurídica que refleje la importancia y el volumen de las inversiones a largo plazo. Por tanto, debe permitirse a dichas empresas la conclusión de acuerdos marco de hasta 15 años.

(17) De conformidad con el artículo 31 de la Directiva 2001/14/CE, los organismos reguladores nacionales deben intercambiar información y, cuando así proceda en casos concretos, coordinarse en cuanto a los principios y la práctica que seguirán para evaluar si peligra el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Dichos organismos deben ir elaborando directrices gradualmente, a partir de la experiencia que vayan adquiriendo.

(18) La aplicación de la presente Directiva debe evaluarse sobre la base de un informe que la Comisión debe presentar dos años después de la fecha de apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros. Este informe debe evaluar asimismo la evolución del mercado, incluido el estado de preparación para una mayor apertura del mercado del transporte ferroviario de viajeros. En ese informe, la Comisión debe también analizar los distintos modelos de organización de dicho mercado y el impacto de la presente Directiva en los contratos de servicio público y en su financiación. Para ello, la Comisión debe tener en cuenta la aplicación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 y las diferencias intrínsecas entre Estados miembros (densidad de las redes, número de viajeros, distancias medias de viaje). En su informe, la Comisión debe proponer, en su caso, medidas complementarias a fin de facilitar dicha apertura y debe evaluar el impacto de esas medidas.

(19) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión [1].

(20) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adapte los anexos. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de dichas Directivas, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

(21) El Estado miembro que no posea un sistema ferroviario, ni tenga planes inmediatos de poseerlo, se vería obligado a hacer frente a unas obligaciones desproporcionadas y sin sentido para adaptar su legislación a las disposiciones de las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE y aplicarlas. Por consiguiente, y en tanto no posean un sistema ferroviario, tales Estados miembros deben quedar exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a dichas Directivas.

(22) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, dada la necesidad de garantizar condiciones equitativas y no discriminatorias de acceso a las infraestructuras y de tener en cuenta la dimensión manifiestamente internacional del funcionamiento de elementos importantes de las redes ferroviarias, y, por consiguiente, debido a la necesidad de una actuación transnacional coordinada, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(23) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» [2], se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

---

[1] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

[2] DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

(24) Por consiguiente, procede modificar las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE como corresponde.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 91/440/CEE se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, se añade el apartado siguiente:

«4. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito a través de la Comunidad y cuyo trayecto se inicia y finaliza fuera del territorio de la Comunidad.».

2) En el artículo 3, se suprime el cuarto guión.

3) En el artículo 3, después del quinto guión, se inserta el guión siguiente:

«— "servicio internacional de transporte de viajeros": el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera,».

4) En el artículo 3, después del sexto guión, se inserta el guión siguiente:

«— "tránsito": el paso a través del territorio comunitario que se efectúa sin que haya carga o descarga de mercancías y/o sin que se recojan o dejen viajeros en dicho territorio.».

5) En el artículo 5, apartado 3, se suprime el primer guión.

6) En el artículo 8, párrafo primero, se suprimen los términos «y las agrupaciones internacionales».

7) En el artículo 10, se suprime el apartado 1.

8) En el artículo 10, se insertan los apartados siguientes:

«3 *bis*. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, a más tardar el 1 de enero de 2010, un derecho de acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros. En el transcurso de un servicio internacional de transporte de viajeros, las empresas ferroviarias podrán recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro.

Aquellos Estados miembros en que el transporte internacional de viajeros por tren represente más de la mitad del volumen de negocios de las empresas ferroviarias deberán conceder el acceso a sus infraestructuras de transporte a más tardar el 1 de enero de 2012.

A petición de las autoridades competentes pertinentes o de las empresas ferroviarias interesadas, el organismo u organismos reguladores a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE se encargarán de determinar si el principal objeto del servicio es transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

3 *ter*. Los Estados miembros podrán limitar el derecho de acceso definido en el apartado 3 *bis* en las conexiones origen-destino que sean objeto de uno o más contratos de servicio público de conformidad con lo dispuesto en la legislación comunitaria vigente. Esta limitación no podrá tener por efecto una restricción del derecho de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro, salvo cuando el ejercicio de ese derecho comprometa el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

El organismo u organismos reguladores a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE determinarán si el equilibrio económico puede verse comprometido sobre la base de un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos, y previa petición de:

— la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público,

— cualquier otra autoridad competente interesada, que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo,

— el administrador de la infraestructura, o

— la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público.

Las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que presten los servicios públicos facilitarán al organismo u organismos reguladores información suficiente para tomar una decisión. El organismo regulador estudiará la información facilitada, consultará a todas las partes interesadas según corresponda, y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. El organismo regulador expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones:

— la autoridad o autoridades competentes pertinentes,

— el administrador de la infraestructura,

— la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, o

— la empresa ferroviaria que solicite el acceso

podrán solicitar una revisión de la decisión.

3 *quater*. Los Estados miembros podrán asimismo limitar el derecho a recoger y dejar viajeros en estaciones dentro de un mismo Estado miembro durante el trayecto de un servicio de transporte internacional de viajeros cuando se haya adjudicado un contrato de concesión antes del 4 de diciembre de 2007 mediante un procedimiento de licitación pública equitativo y de conformidad con los principios pertinentes del Derecho comunitario, en virtud del cual se conceda el derecho exclusivo al transporte de viajeros entre dichas estaciones. Esta limitación podrá mantenerse durante la duración original del contrato o durante un máximo de 15 años, prevaleciendo el período más corto.

3 *quinquies*. Las disposiciones de la presente Directiva no obligarán a los Estados miembros a conceder, antes del 1 de enero de 2010, el derecho de acceso a que se refiere el apartado 3 *bis* a las empresas ferroviarias, y a las filiales que controlen directa o indirectamente, con licencia concedida en un Estado miembro en el que no se otorguen derechos de acceso de índole similar.

3 *sexies*. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que las decisiones previstas en los apartados 3 *ter*, 3 *quater* y 3 *quinquies* estén sujetas a un control jurisdiccional.

3 *septies*. No obstante lo dispuesto en el apartado 3 *ter* y siempre que satisfagan las condiciones establecidas en el presente artículo, los Estados miembros podrán autorizar a la autoridad competente para los transportes ferroviarios a percibir, de las empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte de viajeros, cánones por la explotación de las conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad y que se realicen entre dos estaciones del Estado miembro en cuestión.

En ese caso, las empresas ferroviarias que prestan servicios ferroviarios nacionales o internacionales de transporte de viajeros quedarán sujetas al mismo canon para la explotación de esas conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad.

Los cánones se destinarán a compensar a dicha autoridad por las obligaciones de servicio público en el marco de los contratos de servicio público adjudicados de acuerdo con el Derecho comunitario. Los ingresos procedentes de dichos cánones y abonados a modo de compensación no podrán superar el nivel necesario para cubrir la totalidad o parte de los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público correspondientes, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.

Los cánones se establecerán de conformidad con el Derecho comunitario, y respetarán en particular los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad, concretamente entre la media del precio de los servicios para viajeros y el nivel de los cánones. La totalidad de los cánones percibidos de conformidad con el presente apartado no deberá poner en peligro la viabilidad económica del servicio ferroviario de transporte de viajeros que soporta los cánones.

Las autoridades competentes conservarán la información necesaria que permita determinar tanto el origen de los cánones como el empleo que se les ha dado. Los Estados miembros proporcionarán esta información a la Comisión.».

9) En el artículo 10, el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. A más tardar el 1 de enero de 2009, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Dicho informe tratará los siguientes aspectos:

— la aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros, especialmente su impacto en los Estados miembros a que se refiere el artículo 3 *bis*, párrafo segundo, y el funcionamiento efectivo de los distintos organismos interesados,

— el desarrollo del mercado y, en particular, las tendencias del tráfico internacional, las actividades y la participación en el mercado de todos los agentes, incluidos los nuevos operadores.».

10) En el artículo 10 se añade el apartado siguiente:

«9. A más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de las disposiciones previstas en los apartados 3 *bis* a 3 *septies*.

La aplicación de la presente Directiva se evaluará sobre la base de un informe que presentará la Comisión dos años después de la fecha de apertura del mercado en los servicios internacionales de transporte de viajeros.

Este informe evaluará asimismo la evolución del mercado, incluido el estado de preparación para una mayor apertura del mercado ferroviario. En su informe, la Comisión analizará también los distintos modelos de organización de dicho mercado y el impacto de la presente Directiva en los contratos de servicio público y en su financiación. Para ello, la Comisión tendrá en cuenta la aplicación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (*), y las diferencias intrínsecas entre Estados miembros (densidad de las redes, número de viajeros, distancias medias de viaje). En su informe, la Comisión propondrá, en su caso, medidas complementarias a fin de facilitar dicha apertura y evaluará el impacto de dichas medidas.

(*) DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

11) El artículo 11, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11 *bis*, apartado 3.».

12) El artículo 11 *bis*, apartado 3, se sustituye por el texto siguiente:

«3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.».

13) En el artículo 15 se añade el párrafo siguiente:

«Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.».

Artículo 2

La Directiva 2001/14/CE se modifica como sigue:

1) En el artículo 1, apartado 3, se añade la letra siguiente:

«e) las operaciones de transporte en forma de servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito por la Comunidad.».

2) En el artículo 2 se añade la letra siguiente:

«n) "tránsito": el paso a través del territorio comunitario que se efectúa sin que haya carga ni descarga de mercancías y sin que se recojan ni dejen viajeros en dicho territorio.».

3) En el artículo 13, se añade el apartado siguiente:

«4. El candidato que se proponga solicitar una capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de transporte de viajeros según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, informará a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados. Con el fin de permitir la evaluación de la finalidad del servicio internacional de transporte de viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados miembros, así como el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor, los organismos reguladores velarán por que se informe a la autoridad competente que haya adjudicado un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril definido en un contrato de servicio público, a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso de acuerdo con el artículo 10, apartado 3 *ter*, de la Directiva 91/440/CEE y a las empresas ferroviarias que ejecuten el contrato de servicio público en el trayecto del citado servicio internacional de transporte de viajeros.».

4) El artículo 17, apartado 5, se sustituye por el texto siguiente:

«5. En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovable por períodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos, el administrador de infraestructuras podrá acordar un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

5 *bis*. En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada, según se define en el artículo 24, que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de 15 años. Solo será posible un período de vigencia superior a 15 años en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando estas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual.

En este caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad —con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias— que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del contrato marco. El administrador de infraestructuras podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, esta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada prevista en el artículo 27.

A partir del 1 de enero de 2010, se podrá elaborar un contrato marco inicial con una vigencia de cinco años, renovable una vez, en función de las características de capacidad que utilicen los candidatos que exploten los servicios antes del 1 de enero de 2010, a fin de tener en cuenta las inversiones particulares o la existencia de contratos comerciales. El organismo regulador a que se refiere el artículo 30 será responsable de autorizar la entrada en vigor de dicho acuerdo.».

5) En el artículo 30, apartado 1, delante de la última frase se inserta el texto siguiente:

«Además, deberá ser funcionalmente independiente de toda autoridad competente que participe en la adjudicación de un contrato de servicio público.».

6) El artículo 34, apartado 3, se sustituye por el texto siguiente:

«3. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 35, apartado 3.».

7) El artículo 35, apartado 3, se sustituye por el texto siguiente:

«3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.».

8) En el artículo 38 se añade el párrafo siguiente:

«Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.».

Artículo 3

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 4 de junio de 2009. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. Las disposiciones previstas en el artículo 1, puntos 2, 5, 6 y 7, se aplicarán a partir del 1 de enero de 2010.

Artículo 4

La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
H.-G. PÖTTERING	M. LOBO ANTUNES