

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/110/EG

av den 16 december 2008

om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) För att fortsätta arbetet med att skapa en inre marknad för järnvägstransporttjänster antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2004/49/EG ⁽³⁾ om fastställande av ett gemensamt regelverk för säkerheten på järnvägar.
- (2) Ursprungligen behandlades godkännandeförfaranden för att ta järnvägsfordon i bruk i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁴⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁵⁾ för nya eller ombyggda delar av gemenskapens järnvägssystem och direktiv 2004/49/EG för fordon som redan är i bruk. I

enlighet med bestämmelserna om bättre lagstiftning och för att förenkla och modernisera gemenskapslagstiftningen bör alla bestämmelser som gäller godkännande att ta järnvägsfordon i bruk samlas i en enda rättsakt. Därför bör nuvarande artikel 14 i direktiv 2004/49/EG utgå och en ny bestämmelse om godkännande för ibruktage av fordon som redan används tas med i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) ⁽⁶⁾ (nedan kallat *järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet*), vilket ersätter direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

- (3) Genom ikraftträdandet av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif 1999) den 1 juli 2006 infördes nya regler i fråga om avtal för användning av fordon. Enligt fördragets bilaga om gemensamma bestämmelser avseende användningsavtal för fordon i internationell järnvägstrafik ("Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic", CUV) är fordonsinnehavare inte längre skyldiga att registrera sina fordon hos ett järnvägsföretag. Det gamla RIV-avtalet ("Reglamento Internazionale Veicoli") mellan järnvägsföretag har upphört att gälla och har delvis ersatts av en ny privat och frivillig överenskommelse ("General Contract of Use for Wagons", GCU) mellan järnvägsföretag och fordonsinnehavare, där den sistnämnda kategorin ansvarar för underhållet av sina fordon. För att återspegla dessa ändringar och för att underlätta genomförandet av direktiv 2004/49/EG vad gäller utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, bör begreppen "fordonsinnehavare" och "enhet som ansvarar för underhåll" definieras och även specifikationen av förhållandet mellan dessa enheter och järnvägsföretagen.

- (4) Definitionen av "fordonsinnehavare" bör ligga så nära den definition som används i Cotif 1999 som möjligt. Många enheter kan identifieras som fordonsinnehavare, t.ex. ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som hyr ut fordon till ett järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet och avser att låta järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna använda det som ett transportmedel. För att undvika alla former av ovisshet bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

⁽¹⁾ EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2007 (EUT C 297 E, 20.11.2008, s. 133) och rådets gemensamma ståndpunkt av den 3 mars 2008 (EUT C 122 E, 20.5.2008, s. 10) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 1 december 2008.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44). Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

⁽⁴⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁵⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁶⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

- (5) För att säkerställa överensstämmelse med befintlig järnvägslagstiftning och undvika en orimlig börda bör medlemsstaterna tillåtas undanta musei- och turistjärnvägar från detta direktivs tillämpningsområde.
- (6) Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet bör en enhet med ansvar för dess underhåll identifieras i NVR. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.
- (7) Medlemsstaterna bör tillåtas att uppfylla förpliktelseerna att identifiera den enhet som ansvarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder när det gäller fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i det landet, fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka kraven att identifiera en enhet som ansvarar för underhåll alternativt säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer, samt fordon som används av musei- och turistjärnvägar eller militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I sådana situationer bör den berörda medlemsstaten tillåtas att godkänna fordon i det nät för vilket medlemsstaten är behörig, utan att en enhet som ansvarar för underhåll tilldelas dessa fordon eller utan att en sådan enhet certifieras. Sådana undantag bör emellertid vara föremål för den berörda medlemsstatens formella beslut och de bör analyseras av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) inom ramen för dess rapport om säkerhetsnivån.
- (8) När järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare använder ett fordon för vilket ingen enhet som ansvarar för underhåll registrerats, eller för vilket enheten som ansvarar för underhåll inte är certifierad, bör de svara för alla de risker som hänför sig till användningen av ett sådant fordon. Kapaciteten att svara för sådana risker bör kunna påvisas av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren genom certifiering av deras säkerhetsorganisationssystem, och i tillämpliga fall, genom deras säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.
- (9) När det gäller godsvagnar bör den enhet som ansvarar för underhåll vara certifierad i enlighet med ett system som utvecklas av byrån och antas av kommissionen. I sådana fall där den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare bör denna certifiering inkluderas i förfarandet för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Det intyg som utfärdas till en sådan enhet skulle garantera att kraven på underhåll i detta direktiv uppfylls för varje godsvagn som den har ansvar för. Intyget bör gälla i hela gemenskapen och det bör utfärdas av ett organ som kan kontrollera det system för underhåll som inrättats av sådana enheter. Eftersom godsvagnar ofta används i internationell trafik, och eftersom en enhet som ansvarar för underhåll eventuellt vill utnyttja verkstäder som är etablerade i mer än en medlemsstat, bör certifieringsorganet kunna utföra sina kontroller i hela gemenskapen.
- (10) Underhållskraven är under utveckling inom ramen för järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, särskilt som en del av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för "rullande materiel". Till följd av ikraftträdandet av det här direktivet finns det ett behov av att se till att dessa TSD överensstämmer med de certifieringskrav för enheten som ansvarar för underhåll som kommissionen ska anta. Kommissionen kommer att uppnå detta genom att i förekommande fall ändra berörda TSD genom att använda det förfarande som anges i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.
- (11) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen ytterligare utveckling och förbättring av säkerheten på gemenskapens järnvägar inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (12) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 2004/49/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (13) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att ändra och anpassa bilagorna till direktiv 2004/49/EG, anta och ändra gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och införa ett system för certifiering av underhåll. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av direktiv 2004/49/EG, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (14) En medlemsstat som saknar järnvägssystem och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra detta direktiv. En sådan medlemsstat bör därför, så länge som den inte har något järnvägssystem, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (15) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽¹⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (16) Direktiv 2004/49/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Ändringar

Direktiv 2004/49/EG ska ändras på följande sätt:

1. Följande led ska läggas till i artikel 2.2:

- "d) Museimateriel som utnyttjar nationella nät, under försättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert.
- e) Musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal."

2. Följande led ska läggas till i artikel 3:

- "s) *fordonsinnehavare*: den person eller enhet som, i egenkap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibilitet hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) (*) (nedan kallat *järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet*),
- t) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR,
- u) *fordon*: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem.

(*) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1."

3. I artikel 4.4 ska uttrycket "tillhandahållare av vagnar" ersättas med uttrycket "fordonsinnehavare".

4. Artikel 5.2 ska ersättas med följande:

"2. Före den 30 april 2009 ska bilaga I ses över, särskilt i syfte att inkludera gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. En första uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som åtminstone omfattar de metoder som anges i punkt 3 a, ska antas av kommissionen före den 30 april 2008. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som omfattar de återstående metoder som anges i punkt 3, ska antas av kommissionen före den 30 april 2010. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

b) Punkt 3 c ska ersättas med följande:

"c) Metoder, i den mån de ännu ej omfattas av TSD, för kontroll av att de strukturella delsystemen i järnvägssystemet drivs och underhålls i enlighet med väsentliga krav på detta område."

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska regelbundet ses över med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

⁽¹⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

6. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska första och andra styckena ersättas med följande:

”3. Den första uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på en utvärdering av befintliga mål och befintlig säkerhetsnivå i medlemsstaterna och ska säkerställa att den nuvarande trafiksäkerhetsnivån inom järnvägssystemet inte sänks i någon medlemsstat. Den ska antas av kommissionen före den 30 april 2009 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.

Den andra uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på erfarenheterna av den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål och genomförandet av dessa. Den ska avspeglar alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare. Den ska antas av kommissionen före 30 april 2011 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. De gemensamma säkerhetsmålen ska regelbundet ses över med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

7. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Syftet med säkerhetsintyget är att styrka att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och är i stånd att uppfylla krav i TSD och annan tillämplig gemenskapslagstiftning samt i nationella säkerhetsbestämmelser för att ha riskerna under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på järnvägsnätet på ett säkert sätt.”

b) I punkt 2 ska led b ersättas med följande:

”b) Ett säkerhetsintyg som visar att åtgärder vidtagits av järnvägsföretaget i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för att tillhandahålla dess tjänster på järnvägsnätet i fråga på ett säkert sätt. Dessa krav får omfatta tillämpning av TSD och nationella säkerhetsbestämmelser, inbegripet operativa regler för nätverket, godkännande av personalintyg och godkännande att använda de fordon som järnvägsföretaget använder. Säkerhetsintyget ska baseras på den dokumentation som järnvägsföretaget överlämnat i enlighet med bilaga IV.”

8. Följande artikel ska införas:

”Artikel 14a

Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i NVR enligt artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

2. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.

3. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska enheten se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen underhålls i enlighet med

a) underhållsjournalen för varje fordon,

b) gällande krav, inklusive underhållsregler och TSD-bestämmelser.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska själv utföra underhållet eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

4. När det gäller godsvagnar ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras av ett organ som ackrediterats eller erkänts i enlighet med punkt 5, eller av en nationell säkerhetsmyndighet. Ackrediteringsförfarandet ska ske på grundval av kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45000-serien. Även erkännandeförfarandet ska grundas på kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska överensstämelsen med de krav som ska antas inom ramen för punkt 5 kontrolleras av den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i artiklarna 10 och 11 och överensstämelsen ska bekräftas i de intyg som specificeras i dessa förfaranden.

5. På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den 24 december 2010 anta en åtgärd för inrättande av ett system för certifiering av den enhet som ansvarar för underhåll för godsvagnar. De intyg som beviljas i enlighet med detta system ska bekräfta att de krav som avses i punkt 3 uppfylls.

Åtgärden ska omfatta de krav som hänför sig till

- a) det system för underhåll som inrättats av enheten,
- b) formatet och giltigheten för det intyg som enheten beviljats,
- c) kriterierna för ackreditering och erkännande av ett eller flera organ med ansvar att bevilja intyg och säkerställa de kontroller som är nödvändiga för att certifieringssystemet ska fungera,
- d) certifieringssystemets tillämpningsdatum, inklusive en övergångsperiod på ett år för befintliga enheter som ansvarar för underhåll.

Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.

På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den...24 december 2018 se över denna åtgärd i syfte att inkludera alla fordon och vid behov uppdatera det certifieringssystem som är tillämpligt på godsvagnar.

6. De intyg som beviljats i enlighet med punkt 5 ska vara giltiga i hela gemenskapen.

7. Byrån ska utvärdera den certifieringsprocess som genomförts i enlighet med punkt 5 genom att lämna en rapport till kommissionen senast tre år efter det att den relevanta åtgärden trätt i kraft.

8. Medlemsstaterna kan i följande fall besluta sig för att uppfylla förpliktelserna för att identifiera enheten som an-

svarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder:

- a) Fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i detta land.
- b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som avses i punkt 3 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.
- c) Fordon som identifieras i artikel 2.2, och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

Sådana alternativa åtgärder ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten när

- a) fordon registreras i enlighet med artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,
- b) säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 11 i det här direktivet, när det gäller identifieringen och certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.

Sådana undantag ska identifieras och motiveras i den årliga säkerhetsrapport som avses i artikel 18 i det här direktivet. I sådana fall där det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i gemenskapens järnvägssystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag.”

9. Artikel 16.2 ska ändras på följande sätt:

- a) Led a ska ersättas med följande:

”a) Att besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som utgör järnvägssystemet i enlighet med artikel 15 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet och att kontrollera att de drivs och underhålls i enlighet med tillämpliga väsentliga krav.”

b) Led b ska utgå.

c) Led g ska ersättas med följande:

”g) Att tillse att fordonen vederbörligen registreras i NVR och att säkerhetsrelaterad information i NVR är korrekt och hålls aktuell.”

10. I artikel 18 ska följande led läggas till:

”e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 14a.8.”

11. Artikel 26 ska ersättas med följande:

”Artikel 26

Anpassning av bilagor

Bilagorna ska anpassas till vetenskapliga och tekniska framsteg. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

12. Artikel 27 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska föras in:

”2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.”

b) Punkt 4 ska utgå.

13. I bilaga II ska punkt 3 utgå.

Artikel 2

Genomförande och införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 24 december 2010. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 16 december 2008.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

H.-G. PÖTTERING

På rådets vägnar

Ordförande

B. LE MAIRE