

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2008/110/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 16 de Dezembro de 2008

que altera a Directiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade («directiva relativa à segurança ferroviária»)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu (1),

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado (2),

Considerando o seguinte:

- (1) No intuito de prosseguirem os esforços tendentes à criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Directiva 2004/49/CE (3), que estabelece um quadro regulamentar comum para a segurança ferroviária.
- (2) Originalmente, os procedimentos de autorização de entrada em serviço de veículos ferroviários eram tratados na Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade (4), e na Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional (5), no que se refere às partes novas ou adaptadas do sistema ferroviário comunitário, e na Directiva 2004/49/CE, no que se refere aos veículos já em serviço. Em conformidade com o objectivo de melhorar a regulamentação, e tendo em vista simplificar e modernizar a legislação comunitária, todas as disposições relativas a autorizações para a entrada de

veículos ferroviários em serviço deverão ser incorporadas num texto jurídico único. Assim sendo, deverá revogar-se o actual artigo 14.º da Directiva 2004/49/CE e deverá incluir-se na Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (reformulação) (6) (a seguir designada «directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário»), que substituiu as Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, uma nova disposição relativa à autorização de entrada em serviço de veículos já em serviço.

- (3) Com a entrada em vigor em 1 de Julho de 2006 da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) de 1999, passaram a vigorar novas regras para os contratos de utilização de veículos. De acordo com o Apêndice CUV (Regras Uniformes relativas aos Contratos de Utilização de Veículos em Tráfego Internacional Ferroviário) da Convenção referida, os detentores de vagões deixaram de estar obrigados a registar os seus vagões numa empresa ferroviária. O antigo Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional (Acordo RIV) entre empresas ferroviárias deixou de ser aplicável e foi parcialmente substituído por um novo acordo privado e voluntário (GCU, General Contract of Use for Wagons) entre as empresas ferroviárias e os detentores de vagões, segundo o qual estes últimos são responsáveis pela manutenção dos seus vagões. Para reflectir estas alterações e tornar mais fácil a aplicação da Directiva 2004/49/CE no que diz respeito à certificação de segurança das empresas ferroviárias, deverão ser definidos os conceitos de «detentor» e de «entidade responsável pela manutenção», e especificada a relação entre estas entidades e as empresas ferroviárias.
- (4) A definição de detentor deverá ser o mais próxima possível da definição utilizada na Convenção COTIF 1999. Muitas entidades podem ser identificadas como detentor de um veículo, por exemplo, o proprietário, uma empresa que exerça a sua actividade com uma frota de vagões, uma empresa que exerça a actividade de locação financeira de veículos a uma empresa ferroviária, uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura que utilize veículos para manter a sua infra-estrutura. Estas entidades têm controlo sobre o veículo com vista à sua utilização como meio de transporte pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estrutura. Para evitar dúvidas, o detentor deverá estar claramente identificado no Registo de Matrícula Nacional (RMN) previsto no artigo 33.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

(1) JO C 256 de 27.10.2007, p. 39.

(2) Parecer do Parlamento Europeu de 29 de Novembro de 2007 (JO C 297 E de 20.11.2008, p. 133), posição comum do Conselho de 3 de Março de 2008 (JO C 122 E de 20.5.2008, p. 10) e posição do Parlamento Europeu de 9 de Julho de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 1 de Dezembro de 2008.

(3) Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (directiva relativa à segurança ferroviária) (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44). Versão rectificadora no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

(4) JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

(5) JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

(6) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

- (5) A fim de assegurar a coerência com a legislação ferroviária em vigor e para evitar encargos indevidos, os Estados-Membros deverão poder excluir os caminhos-de-ferro históricos, de museu e turísticos do âmbito da presente directiva.
- (6) Antes de um veículo entrar em serviço ou ser utilizado na rede, a entidade responsável pela sua manutenção deverá ser identificada no RMN. A entidade responsável pela manutenção pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infra-estrutura ou um detentor.
- (7) Os Estados-Membros deverão ser autorizados a cumprir as obrigações de identificar a entidade responsável pela manutenção e de a certificar através de medidas alternativas no caso dos veículos registados num país terceiro cuja manutenção seja efectuada de acordo com a legislação desse país, dos veículos utilizados em redes ou linhas cujo gabarito seja diferente do da rede principal na Comunidade e para os quais a exigência de identificar uma entidade responsável pela manutenção seja assegurada alternativamente por acordos internacionais com países terceiros, e dos veículos utilizados por caminhos-de-ferro históricos, de museu e turísticos ou para equipamento militar e para transportes especiais que requerem a emissão de uma autorização ad hoc da autoridade nacional responsável pela segurança antes de entrarem em serviço. Nesses casos, o Estado-Membro interessado deverá ser autorizado a aceitar veículos na rede para a qual é competente sem que tenha sido designada uma entidade responsável pela manutenção desses veículos ou sem que essa entidade tenha sido certificada. Contudo, tais derrogações deverão estar sujeitas a decisões formais dos Estados-Membros interessados e ser analisadas pela Agência Ferroviária Europeia (a seguir designada «Agência») no contexto do seu relatório sobre segurança.
- (8) Quando uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura utilizar um veículo para o qual não esteja registada nenhuma entidade responsável pela manutenção ou para o qual a entidade responsável pela manutenção não esteja certificada, deverá controlar todos os riscos associados à utilização desse veículo. A capacidade de controlo desses riscos deverá ser demonstrada pela empresa ferroviária ou pelo gestor da infra-estrutura através da certificação do seu sistema de gestão de segurança e, se aplicável, através da sua certificação de segurança ou autorização.
- (9) Para os vagões de frete, a entidade responsável pela manutenção deverá ser certificada de acordo com um sistema a desenvolver pela Agência e a aprovar pela Comissão. Caso a entidade responsável pela manutenção seja uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, a certificação deverá estar incluída no processo de certificação de segurança ou de autorização. O certificado emitido a essa entidade deverá garantir que os requisitos de manutenção da presente directiva sejam cumpridos por todos e quaisquer vagões de frete por que aquela seja responsável. O certificado deverá ser válido em toda a Comunidade e ser emitido por um organismo capaz de inspeccionar o sistema de segurança estabelecido por essas entidades. Como os vagões de frete são frequentemente utilizados nos transportes internacionais e uma vez que uma entidade responsável pela manutenção pode querer utilizar oficinas estabelecidas em mais de um Estado-Membro, o organismo de certificação deverá poder efectuar os seus controlos em toda a Comunidade.
- (10) Os requisitos de manutenção estão a ser desenvolvidos no contexto da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, em especial como parte das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) relativas ao «material circulante». Em resultado da entrada em vigor da presente directiva, é necessário garantir a coerência entre essas ETI e os requisitos de certificação da entidade responsável pela manutenção a aprovar pela Comissão. A Comissão conseguirá realizar este objectivo modificando, sempre que necessário e nos termos da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, as ETI aplicáveis.
- (11) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, o desenvolvimento e a melhoria da segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção prevista, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (12) As medidas necessárias à execução da Directiva 2004/49/CE deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (13) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para rever e adaptar os anexos da Directiva 2004/49/CE, para aprovar e rever os métodos de segurança comuns e os objectivos de segurança comuns, e para estabelecer um sistema de certificação da manutenção. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da Directiva 2004/49/CE, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (14) Seria desproporcionado e inútil impor aos Estados-Membros que não disponham de um sistema ferroviário, nem prevejam a criação de tal sistema num futuro próximo, a obrigação de transpor e aplicar as disposições da presente directiva. Assim, um Estado-Membro que se encontre nessa situação deverá ser dispensado, enquanto não dispuser de um sistema ferroviário, da obrigação de transpor e aplicar a presente directiva.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (15) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽¹⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (16) A Directiva 2004/49/CE deverá, pois, ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 2004/49/CE é alterada do seguinte modo:

1. Ao n.º 2 do artigo 2.º são aditadas as seguintes alíneas:

- «d) Veículos históricos que circulam em redes nacionais desde que cumpram as regras e regulamentos nacionais de segurança destinados a garantir a circulação segura desses veículos;
- e) Caminhos-de-ferro históricos, de museu e turísticos que circulam na sua própria rede, incluindo as oficinas, os veículos e o pessoal.»

2. Ao artigo 3.º são aditadas as seguintes alíneas:

- «s) “Detentor”, a pessoa ou entidade que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo quer tenha o direito de o utilizar, e que está registada como tal no Registo de Matrícula Nacional (RMN) previsto no artigo 33.º da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (reformulação) (*) (a seguir designada “directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário”);
- t) “Entidade responsável pela manutenção”, a entidade responsável pela manutenção de um veículo, registada como tal no RMN;
- u) “Veículo”, um veículo ferroviário apto a circular com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tracção. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais.

(*) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.»

⁽¹⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

3. No n.º 4 do artigo 4.º, os termos «funcionário responsável pelas carruagens» são substituídos pelo termo «detentor».

4. O n.º 2 do artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. O Anexo I deve ser revisto antes de 30 de Abril de 2009, designadamente para lhe incorporar definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»

5. O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. A Comissão deve aprovar antes de 30 de Abril de 2008 um primeiro conjunto de MCS que abranja pelo menos os métodos descritos na alínea a) do n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

A Comissão deve aprovar antes de 30 de Abril de 2010 um segundo conjunto de MCS que abranja os restantes métodos referidos no n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»

b) A alínea c) do n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«c) Na medida em que não estejam ainda cobertos pelas ETI, métodos de verificação de que os subsistemas de carácter estrutural dos sistemas ferroviários são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis.»

c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

«4. Os MCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação, a evolução global da segurança ferroviária e as obrigações dos Estados-Membros definidas no n.º 1 do artigo 4.º. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»

6. O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 3, o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redacção:

«3. O primeiro conjunto de projectos de OCS deve basear-se numa análise dos objectivos existentes e dos desempenhos em matéria de segurança nos Estados-Membros e deve assegurar que o actual desempenho do sistema ferroviário em matéria de segurança não seja reduzido em nenhum Estado-Membro. Este conjunto de projectos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de Abril de 2009 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

O segundo conjunto de projectos de OCS deve basear-se na experiência adquirida com o primeiro conjunto de OCS e com a sua aplicação. Este conjunto de projectos deve reflectir todos os domínios prioritários em que a segurança ainda precise de ser reforçada. Este conjunto de projectos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de Abril de 2011 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.»;

- b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redacção:

«5. Os OCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.».

7. O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«O objectivo do certificado de segurança é comprovar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI, noutra legislação comunitária aplicável e nas normas de segurança nacionais, a fim de controlar os riscos e de prestar serviços de transporte na rede de forma segura.»;

- b) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) A certificação da aceitação das disposições adoptadas pela empresa ferroviária para dar cumprimento aos requisitos específicos necessários à prestação dos seus serviços na rede em causa em condições de segurança. Esses requisitos podem dizer respeito à aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, incluindo as normas de exploração da rede, a aceitação dos certificados do pessoal e a autorização de pôr em serviço os veículos utilizados pelas empresas ferroviárias. Esta certificação deve basear-se na documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o disposto no Anexo IV.».

8. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 14.º-A

Manutenção de veículos

1. Antes de entrar em serviço ou de ser utilizado na rede, a cada veículo é atribuída uma entidade responsável pela manutenção, a qual deve estar registada no RMN, de acordo com o disposto no artigo 33.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

2. A entidade responsável pela manutenção pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infra-estrutura ou um detentor.

3. Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infra-estrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 4.º, a entidade deve assegurar, por meio de um sistema de manutenção, que os veículos por cuja manutenção é responsável se encontrem em condições seguras para circular. Para esse efeito, a entidade responsável pela manutenção deve assegurar que a manutenção dos veículos seja efectuada de acordo com:

- a) O registo de manutenção de cada veículo;

- b) Os requisitos em vigor, incluindo as regras de manutenção e as disposições relativas às ETI.

A entidade responsável pela manutenção pode efectuar a manutenção ela própria ou recorrer a oficinas de manutenção contratadas.

4. No caso de vagões de frete, cada entidade responsável pela manutenção é certificada por um organismo acreditado ou reconhecido de acordo com o n.º 5, ou por uma autoridade nacional responsável pela segurança. O processo de acreditação deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade, tais como as normas europeias relevantes da série EN 45000. O processo de reconhecimento deve basear-se igualmente em critérios de independência, competência e imparcialidade.

Sempre que a entidade responsável pela manutenção for uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, o cumprimento dos critérios a adoptar ao abrigo do n.º 5 deve ser verificado pela autoridade nacional responsável pela segurança competente de acordo com os procedimentos referidos nos artigos 10.º ou 11.º, e ser confirmado nos certificados especificados nesses procedimentos.

5. Com base numa recomendação da Agência, a Comissão aprova, até 24 de Dezembro de 2010, uma medida que estabeleça um sistema de certificação da entidade responsável pela manutenção dos vagões de frete. Os certificados emitidos de acordo com este sistema devem confirmar o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3.

Essa medida deve incluir requisitos relativos:

- a) Ao sistema de manutenção estabelecido pela entidade;
- b) Ao formato e à validade do certificado emitido à entidade;
- c) Aos critérios de acreditação ou reconhecimento do organismo ou organismos responsáveis pela emissão dos certificados e por garantir os controlos necessários para o funcionamento do sistema de certificação;
- d) À data de aplicação do sistema de certificação, incluindo um período de transição de um ano para as entidades existentes responsáveis pela manutenção.

Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

Com base numa recomendação da Agência, a Comissão reexamina, até 24 de Dezembro de 2018, esta medida a fim de incluir todos os veículos e de actualizar, se necessário, o sistema de certificação aplicável aos vagões de frete.

6. Os certificados emitidos nos termos do n.º 5 são válidos em toda a Comunidade.

7. A Agência avalia o processo de certificação aplicado nos termos do n.º 5 e apresenta um relatório à Comissão no prazo de três anos após a entrada em vigor da medida em causa.

8. Os Estados-Membros podem cumprir as obrigações de identificação e certificação da entidade responsável pela manutenção através de medidas alternativas, nos seguintes casos:

- a) Veículos registados num país terceiro cuja manutenção é efectuada de acordo com a legislação desse país;
- b) Veículos utilizados em redes ou linhas cujo gabarito é diferente do da rede principal na Comunidade e para os quais o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3 são assegurados por acordos internacionais com países terceiros;
- c) Veículos identificados no n.º 2 do artigo 2.º e equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de uma autorização ad hoc da autoridade nacional responsável pela segurança antes de entrarem em serviço. Neste caso, as derrogações são concedidas por períodos máximos de cinco anos.

Tais medidas alternativas são aplicadas através de derrogações a conceder pela autoridade nacional responsável pela segurança relevante:

- a) No acto de registo dos veículos nos termos do artigo 33.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, no que diz respeito à identificação da entidade responsável pela manutenção;
- b) No acto de emissão dos certificados de segurança e das autorizações a empresas ferroviárias e gestores de infra-estrutura nos termos dos artigos 10.º e 11.º da presente directiva, no que diz respeito à identificação ou certificação da entidade responsável pela manutenção.

Tais derrogações são identificadas e justificadas no relatório anual de segurança referido no artigo 18.º da presente directiva. Se se concluir que estão a ser corridos riscos de segurança indevidos no sistema ferroviário comunitário, a Agência informa imediatamente a Comissão. A Comissão entra em contacto com as partes envolvidas e, se apropriado, exige que o Estado-Membro retire a sua decisão de derrogação.».

9. O n.º 2 do artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

- a) A alínea a) passa a ter a seguinte redacção:
 - «a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas estruturais que constituem o sistema ferroviário de acordo com o artigo 15.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário e verificar se são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;»;

- b) É suprimida a alínea b);
- c) A alínea g) passa a ter a seguinte redacção:
- «g) Assegurar que os veículos estejam devidamente registados no RMN e que as informações de segurança nele constantes sejam exactas e estejam actualizadas.».
10. Ao artigo 18.º é aditada a seguinte alínea:
- «e) Sobre as isenções concedidas ao abrigo do n.º 8 do artigo 14.º-A.».
11. O artigo 26.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 26.º
- Adaptação dos anexos**
- Os anexos devem ser adaptados ao progresso técnico e científico. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.».
12. O artigo 27.º é alterado do seguinte modo:
- a) É inserido o seguinte número:
- «2-A. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.»;
- b) É suprimido o n.º 4.
13. É suprimido o ponto 3 do Anexo II.

Artigo 2.º

Aplicação e transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 24 de Dezembro de 2010 e comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

Enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário no respectivo território, as obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam à República de Chipre nem à República de Malta.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 16 de Dezembro de 2008.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

B. LE MAIRE