

## DIREKTIVER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/110/EF

af 16. december 2008

om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU  
(jernbanesikkerhedsdirektivet)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske  
Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske  
og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med henblik på at fortsætte bestræbelserne på at etablere et indre marked for jernbanetransport har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 2004/49/EF <sup>(3)</sup>, som fastsætter fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden.
- (2) Oprindeligt var procedurerne for tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer omhandlet i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog <sup>(4)</sup> og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog <sup>(5)</sup> for så vidt angår nye eller omlagte dele af Fællesskabets jernbanesystem og i direktiv 2004/49/EF for så vidt angår køretøjer, der allerede er i brug. I overensstemmelse med

bestemmelserne om bedre regulering og for at forenkle og modernisere fællesskabslovgivningen bør alle bestemmelser vedrørende tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer indarbejdes i én retsakt. Derfor bør den nuværende artikel 14 i direktiv 2004/49/EF udgå, og en ny bestemmelse om tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer, der allerede er i brug, bør indsættes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning) <sup>(6)</sup>, i det følgende benævnt »direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet«, som har erstattet direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF.

- (3) Med ikrafttrædelsen af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) fra 1999 den 1. juli 2006 blev der indført nye regler for kontrakter om brug af køretøjer. I overensstemmelse med konventionens tillæg om CUV-kontrakter (fælles regler for kontrakter om anvendelse af vogne i international jernbanedrift) har ihænderne ikke længere pligt til at registrere deres godsvogne hos en jernbanevirksomhed. Den tidligere RIV-aftale (Regolamento Internazionale Veicoli) mellem jernbanevirksomheder er ophørt og delvist erstattet med en ny privat og frivillig aftale (GCU - General Contract of Use for Wagons) mellem jernbanevirksomheder og ihænderne af godsvogne, hvorefter sidstnævnte er ansvarlige for vedligeholdelsen af deres godsvogne. For at afspejle disse ændringer og gøre det lettere at gennemføre direktiv 2004/49/EF for så vidt angår sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder bør begrebet »ihænder« og begrebet »enhed med ansvar for vedligeholdelse« defineres, sammen med en specifikation af forholdet mellem disse enheder og jernbanevirksomheder.

- (4) Definitionen af »ihænder« bør ligge tættest mulig på den definition, der anvendes i COTIF-konventionen fra 1999. Mange enheder kan identificeres som ihænder af et køretøj, f.eks. ejeren, et selskab, der driver forretning på grundlag af en række godsvogne, et selskab, der leaser køretøjer til en jernbanevirksomhed, en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, der benytter køretøjer til vedligeholdelse af sin infrastruktur. Disse enheder har kontrol over køretøjet med det formål, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere kan anvende det som transportmiddel. For at undgå enhver tvivl bør ihænderen klart identificeres i det nationale køretøjsregister, der er omhandlet i artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

<sup>(1)</sup> EUT C 256 af 27.10.2007, s. 39.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 29.11.2007 (EUT C 297 E af 20.11.2008, s. 133), Rådets fælles holdning af 3.3.2008 (EUT C 122 E af 20.5.2008, s. 10) og Europa-Parlamentets holdning af 9.7.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 1.12.2008.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29.4.2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44). Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.

<sup>(4)</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

<sup>(5)</sup> EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

<sup>(6)</sup> EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

- (5) For at sikre, at der er overensstemmelse med den eksisterende jernbanelovgivning, og for at undgå urimelige byrder, bør det tillades medlemsstaterne at undtage veteran- og museumsjernbaner og jernbaner til turistfart fra dette direktivs anvendelsesområde.
- (6) Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, bør en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse, registreres i det nationale køretøjsregister. Den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihænde-haver.
- (7) Det bør tillades medlemsstaterne at anvende alternative foranstaltninger for at opfylde forpligtelserne til at udpege og certificere den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, når køretøjerne er registreret i et tredjeland og vedligeholdes i overensstemmelse med dette tredjelands forskrifter, når køretøjerne anvendes på net eller strækninger, hvis sporbredde adskiller sig fra sporvidden på hovedskinnenettet i Fællesskabet, og for hvilke kravet om at udpege en enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, alternativt garanteres af internationale aftaler med tredjelande, og når køretøjerne anvendes af veteran-, museums- og turistjernbaner eller til transport af militært udstyr eller til særtransporter, der kræver en ad hoc-tilladelse fra den nationale sikkerhedsmyndighed, som udstedes inden udførelsen af tjenesten. I sådanne situationer bør det tillades de berørte medlemsstater at godkende køretøjer på det net, de har ansvaret for, uden at der er udpeget en enhed med ansvar for køretøjernes vedligeholdelse, og uden at en sådan enhed certificeres. Sådanne undtagelser bør imidlertid være genstand for formelle afgørelser i de berørte medlemsstater og bør analyseres af Det Europæiske Jernbaneagentur (herefter benævnt »agenturet«) i forbindelse med dets rapport om sikkerheden.
- (8) Anvender en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter et køretøj, for hvilket der ikke er udpeget eller certificeret nogen enhed med ansvar for vedligeholdelsen, bør denne kunne kontrollere alle de risici, der er forbundet med anvendelsen af køretøjet. Evnen til at have sådanne risici under kontrol bør af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren dokumenteres gennem certificering af deres sikkerhedsledelsessystem og, om nødvendigt, gennem deres sikkerhedscertificering eller -godkendelse.
- (9) For så vidt angår godsvogne, bør en enhed med ansvar for vedligeholdelsen certificeres efter et system, som udvikles af agenturet og vedtages af Kommissionen. Er denne enhed med ansvar for vedligeholdelsen en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, bør denne certificering indgå i proceduren for sikkerhedscertificering eller -godkendelse. Det certifikat, der udstedes til en sådan enhed, sikrer, at sikkerhedskravene i dette direktiv overholdes for alle godsvogne, som den har ansvaret for. Dette certifikat bør være gyldigt i hele Fællesskabet og bør udstedes af et organ, der kan kontrollere det vedligeholdelsessystem, sådanne enheder indfører. Da godsvogne ofte anvendes i international trafik, og da en enhed med ansvar for vedligeholdelsen eventuelt kan ønske at anvende værksteder i mere end én medlemsstat, bør certificeringsorganet kunne gennemføre sine kontroller i hele Fællesskabet.
- (10) Der er ved at blive udarbejdet vedligeholdelseskrav i forbindelse med direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet, især som del af de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) for det »rullende materiel«. Som følge af dette direktivs ikrafttrædelse er det nødvendigt at sikre sammenhæng mellem disse TSI'er og de certificeringskrav for enheden med ansvar for vedligeholdelse, der skal vedtages af Kommissionen. Kommissionen vil opnå dette ved, hvor det er nødvendigt, at ændre de relevante TSI'er under anvendelse af proceduren i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.
- (11) Målet for dette direktiv, nemlig en yderligere udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden i EU, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (12) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 2004/49/EF bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(1)</sup>.
- (13) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at ændre og tilpasse bilagene til direktiv 2004/49/EF, at vedtage og ændre fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål og at indføre et vedligeholdelsescertificeringssystem. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i direktiv 2004/49/EF, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (14) Medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem og ikke påtænker at få det i nær fremtid, ville være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning. Så længe sådanne medlemsstater ikke har noget jernbanesystem, bør de derfor fritages fra forpligtelsen til at omsætte dette direktiv til national lovgivning og gennemføre det.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (15) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning <sup>(1)</sup> tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (16) Direktiv 2004/49/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### Artikel 1

#### Ændringer

Direktiv 2004/49/EF ændres således:

- 1) I artikel 2, stk. 2, tilføjes følgende litraer:

- »d) veterankøretøjer, der kører på nationale net, hvis de overholder de nationale sikkerhedsforskrifter og -bestemmelser om sikker anvendelse af sådanne køretøjer
- e) veteran- og museumsjernbaner og jernbaner til turistfart, der anvender deres egne net, herunder værksteder, køretøjer og personale.«

- 2) I artikel 3 tilføjes følgende definitioner:

- »s) »ihænder«: den person eller enhed, der ejer eller har brugsret over et køretøj, og som forestår driften af køretøjet som transportmiddel og er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister, jf. i artikel 33 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning) (\*), i det følgende benævnt »direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet«
- t) »enhed med ansvar for vedligeholdelse«: den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen af et køretøj og som er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister
- u) »køretøj«: et jernbanekøretøj med eller uden trækraft, der på egne hjul kører på en jernbanestrækning. Et køretøj består af et eller flere strukturelt og funktionelt definerede delsystemer eller dele af sådanne delsystemer.

(\*) EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.«

- 3) I artikel 4, stk. 4, ændres udtrykket »ihænder af en godsvogn« til »ihænder«.

- 4) Artikel 5, stk. 2, affattes således:

»2. Inden den 30. april 2009 revideres bilag I, så det bl.a. kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker. Denne foranstaltning, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

- 5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1 affattes således:

»1. Første serie af fælles sikkerhedsmetoder, som mindst skal omfatte dem, der er anført i stk. 3, litra a), vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2008. De offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Anden serie af fælles sikkerhedsmetoder, som skal omfatte resten af de i stk. 3 anførte metoder, vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2010. De offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

- b) Stk. 3, litra c) affattes således:

»c) metoder — for så vidt de ikke allerede er omfattet af TSI'er — til at kontrollere, at de strukturelt definerede delsystemer i jernbanesystemer drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav.«

- c) Stk. 4 affattes således:

»4. De fælles sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt under hensyntagen til erfaringen med deres anvendelse, den generelle udvikling i jernbanesikkerheden og medlemsstaternes forpligtelser, jf. artikel 4, stk. 1. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

<sup>(1)</sup> EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

## 6) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

## a) I stk. 3 affattes første og andet afsnit således:

»3. Den første serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på en gennemgang af eksisterende mål og sikkerhedsniveauer i medlemsstaterne og sikrer, at jernbanesystemets nuværende sikkerhedsniveau ikke sænkes i nogen medlemsstat. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2009 og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.

Den anden serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på erfaringerne fra den første serie af fælles sikkerhedsmål og implementeringen heraf. De afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2011 og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

## b) Stk. 5 affattes således:

»5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

## 7) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

## a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

»Formålet med sikkerhedscertifikatet er at påvise, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og er i stand til at opfylde kravene i TSI'erne, anden relevant fællesskabslovgivning og nationale sikkerhedsforskrifter og dermed til at kontrollere risikoen og levere sikre transportydelser på nettet.«

## b) Stk. 2, litra b), affattes således:

»b) certificering, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde de specifikke krav, den skal opfylde

for at levere sikre transportydelser på det pågældende net. Kravene kan omfatte overholdelse af TSI'er og nationale sikkerhedsforskrifter, herunder driftsregulativer for nettet, accept af personalets certifikater og tilladelse til ibrugtagning af de køretøjer, som jernbanevirksomheder anvender. Certificeringen baseres på dokumentation forelagt af jernbanevirksomheden, som beskrevet i bilag IV.«

## 8) Følgende artikel indsættes:

## »Artikel 14a

**Vedligeholdelse af køretøjer**

1. Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, skal der være udpeget en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse, og denne enhed skal være registreret i det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

2. Den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændeher.

3. Uden at det berører jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens ansvar for sikker drift af toget som omhandlet i artikel 4, sikrer enheden, ved hjælp af et vedligeholdelsessystem, at de køretøjer, for hvilke den har ansvaret for vedligeholdelsen, er i en sikker driftstilstand. Med henblik herpå sikrer enheden med ansvar for vedligeholdelsen, at køretøjerne vedligeholdes i overensstemmelse med:

a) vedligeholdelseslogbogen for de enkelte køretøjer

b) de gældende bestemmelser, inklusive vedligeholdelsesbestemmelser og TSI-bestemmelser.

Enheden med ansvar for vedligeholdelse udfører selv vedligeholdelsen eller indgår kontrakt herom med et værksted.

4. Er der tale om godsvogne, certificeres hver enhed med ansvar for vedligeholdelsen af et organ, der godkendes eller anerkendes i overensstemmelse med stk. 5 eller af en national sikkerhedsmyndighed. Godkendelsesproceduren bygger på kriterier som uafhængighed, ekspertise og upartiskhed, som f.eks. de europæiske standarder i EN 45 000-serien. Anerkendelsesproceduren skal ligeledes bygges på kriterier som uafhængighed, ekspertise og upartiskhed.

Er enheden med ansvar for vedligeholdelse, en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, skal overensstemmelsen med de krav, der vedtages efter stk. 5, kontrolleres af den relevante nationale sikkerhedsmyndighed efter procedurerne i artikel 10 og 11 og bekræftes på de certifikater, som specificeres i disse procedurer.

5. På grundlag af en henstilling fra agenturet vedtager Kommissionen senest 24. december 2010, en foranstaltning, der fastlægger et system for certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne. Certifikater udstedt i overensstemmelse med dette system bekræfter overholdelsen af de krav, der er anført i stk. 3.

Foranstaltningen skal omfatte krav om:

- a) det vedligeholdelsessystem, enheden har indført
- b) format og gyldighed af det certifikat, der udstedes til enheden
- c) kriterierne for godkendelse eller anerkendelse af det organ eller de organer, der står for udstedelse af certifikater og for at sikre den kontrol, der er nødvendig for at certificeringssystemet kan fungere
- d) datoen for indførelsen af certificeringssystemet, inklusive en overgangsperiode på et år for eksisterende enheder med ansvar for vedligeholdelse.

Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.

På grundlag af en henstilling fra agenturet evaluerer Kommissionen senest 24. december 2018 denne foranstaltning med henblik på at inddrage alle køretøjer og om nødvendigt ajourføre certificeringssystemet for godsvogne.

6. De certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med stk. 5, er gyldige i hele Fællesskabet.

7. Agenturet evaluerer den certificeringsproces, der er gennemført i overensstemmelse med stk. 5 ved at forelægge Kommissionen en rapport senest tre år efter den relevante foranstaltnings ikrafttræden.

8. Medlemsstaterne kan beslutte at anvende alternative foranstaltninger for at opfylde kravene om at udpege og certificere enheden med ansvar for vedligeholdelse, når der er tale om:

- a) køretøjer, der er registreret i et tredjeland og vedligeholdes i overensstemmelse med dette tredjelands forskrifter
- b) køretøjer, der anvendes på net eller strækninger, hvis sporbredde adskiller sig fra sporvidden på hovedskinnet i Fællesskabet, og for hvilke opfyldelse af kravene i stk. 3 garanteres af internationale aftaler med tredjelande
- c) køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 2, og militært udstyr eller særtransporter, der kræver en ad hoc-tilladelse fra den nationale sikkerhedsmyndighed, som udstedes inden udførelsen af tjenesten. I disse tilfælde indrømmes der ikke undtagelser ud over fem år.

Sådanne alternative foranstaltninger skal gennemføres gennem undtagelser, som de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder indrømmer:

- a) når køretøjer registreres i overensstemmelse med artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet, for så vidt angår udpegelse af enheden med ansvar for vedligeholdelse
- b) når der udstedes sikkerhedscertifikater og godkendelser til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 10 og 11 i dette direktiv, for så vidt angår udpegelse og certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse.

Sådanne undtagelser skal anføres og begrundes i den årlige sikkerhedsrapport, der er omhandlet i artikel 18 i dette direktiv. Forekommer det, at der på Fællesskabets jernbanesystem tages urimelige risici, orienterer agenturet omgående Kommissionen herom. Kommissionen tager kontakt til de berørte parter og anmoder, om fornødent, den berørte medlemsstat om at tilbagekalde sin afgørelse om undtagelse.»

9) I artikel 16, stk. 2, foretages følgende ændringer:

- a) Litra a) affattes således:
  - »a) den udsteder tilladelser til ibrugtagning for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, efter proceduren i artikel 15 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav«

b) Litra b) udgår.

Artikel 2

c) Litra g) affattes således:

»g) den fører tilsyn med, at køretøjer er behørigt registreret i det nationale køretøjsregister, og at de registrerede sikkerhedsmæssige oplysninger er korrekte og ajourførte.«

### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 24. december 2010. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

10) I artikel 18 tilføjes følgende litra:

»e) undtagelser, som der er truffet beslutning om i overensstemmelse med artikel 14a, stk. 8«

Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke er etableret noget jernbanenet på deres respektive områder.

11) Artikel 26 affattes således:

»Artikel 26

### Tilpasning af bilagene

Bilagene tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

### Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

12) Artikel 27 ændres således:

a) Der indsættes følgende stykke:

»2a. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1 til 4, og artikel 7, i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.«

Artikel 4

### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

b) Stykke 4 udgår

Udfærdiget i Strasbourg, den 16. december 2008.

13) Bilag II, punkt 3, udgår.

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

H.-G. PÖTTERING

På Rådets vegne

Formand

B. LE MAIRE