

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2008/110/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 décembre 2008

modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires
(Directive sur la sécurité des chemins de fer)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2004/49/CE ⁽³⁾, qui établit un cadre réglementaire commun pour la sécurité des chemins de fer.
- (2) À l'origine, les procédures d'autorisation pour la mise en service de véhicules ferroviaires étaient régies par la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ⁽⁴⁾ et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ⁽⁵⁾ pour ce qui est des parties nouvelles ou réaménagées du système ferroviaire communautaire, et par la directive 2004/49/CE pour ce qui est des véhicules déjà utilisés. Conformément à l'objectif d'une amélioration de la réglementation, et en vue de simplifier et de moderniser la législation communautaire, il convient de regrouper dans un seul acte législatif toutes les dispositions portant sur

les autorisations de mise en service des véhicules ferroviaires. En conséquence, il convient de supprimer l'actuel article 14 de la directive 2004/49/CE et d'incorporer dans la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) ⁽⁶⁾ (ci-après dénommée «directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire»), qui a remplacé les directives 96/48/CE et 2001/16/CE, une nouvelle disposition concernant l'autorisation de mise en service des véhicules déjà utilisés.

- (3) L'entrée en vigueur de la convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le 1^{er} juillet 2006, a entraîné l'application de nouvelles règles. Conformément à l'appendice «CUV» (règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire) de cette convention, les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. L'ancien accord «Regolamento Internazionale Veicoli» (RIV) entre entreprises ferroviaires ne s'applique plus et a été remplacé en partie par un nouvel accord privé et volontaire (contrat uniforme d'utilisation des wagons, CUU) entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons, aux termes duquel ces derniers sont en charge de l'entretien de leurs wagons. Afin de tenir compte de ces modifications et de faciliter la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE pour ce qui est de la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, il convient de définir les concepts de «détenteur» et d'«entité chargée de l'entretien», ainsi que de préciser la relation entre ces entités et les entreprises ferroviaires.
- (4) La définition de détenteur devrait être aussi proche que possible de celle utilisée dans la convention COTIF de 1999. De nombreuses entités peuvent être identifiées en tant que détenteurs de véhicules, par exemple le propriétaire, une société exploitant une flotte de wagons, une société fournissant en crédit-bail des véhicules à une entreprise ferroviaire, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure utilisant des véhicules pour l'entretien de son infrastructure. Ces entités contrôlent les véhicules en vue de leur utilisation comme moyen de transport par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Afin d'éviter toute incertitude, le détenteur devrait être clairement identifié dans le registre national des véhicules (RNV) prévu à l'article 33 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire.

⁽¹⁾ JO C 256 du 27.10.2007, p. 39.⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 29 novembre 2007 (JO C 297 E du 20.11.2008, p. 133), position commune du Conseil du 3 mars 2008 (JO C 122 E du 20.5.2008, p. 10) et position du Parlement européen du 9 juillet 2008 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 1^{er} décembre 2008.⁽³⁾ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16).⁽⁴⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.⁽⁵⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.⁽⁶⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

- (5) Par souci de cohérence avec la législation ferroviaire en vigueur et pour éviter d'imposer des charges indues, il convient d'autoriser les États membres à exclure du champ d'application de la présente directive les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique.
- (6) Avant qu'un véhicule soit mis en service ou utilisé sur le réseau, une entité chargée de son entretien devrait être identifiée dans le RNV. L'entité chargée de l'entretien pourrait être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou le détenteur du véhicule.
- (7) Il convient d'autoriser les États membres à remplir les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien par d'autres mesures dans le cas de véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays, de véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté et pour lesquels l'exigence d'identification d'une entité chargée de l'entretien est assurée par des accords internationaux conclus avec les pays tiers, et de véhicules utilisés par des chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique ou touristique ou pour des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ces cas, il convient d'autoriser l'État membre concerné à accepter des véhicules sur le réseau dont il a la responsabilité sans qu'une entité chargée de l'entretien ait été assignée à ces véhicules ou certifiée. Toutefois, ces dérogations devraient faire l'objet de décisions formelles de la part de l'État membre concerné et être analysées par l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «Agence») dans le cadre de son rapport sur les résultats en matière de sécurité.
- (8) Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure utilise un véhicule pour lequel aucune entité chargée de l'entretien n'est enregistrée ou pour lequel l'entité chargée de l'entretien n'est pas certifiée, il devrait contrôler tous les risques associés à l'utilisation de ce véhicule. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure devrait apporter la preuve de sa capacité à contrôler ces risques par la certification de son système de gestion de la sécurité et, le cas échéant, par son autorisation ou sa certification en matière de sécurité.
- (9) Pour les wagons de fret, l'entité chargée de l'entretien devrait être certifiée conformément à un système devant être mis au point par l'Agence et arrêté par la Commission. Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, cette certification devrait entrer dans le cadre de la procédure d'autorisation ou de certification en matière de sécurité. Le certificat délivré à cette entité garantirait que les exigences en matière d'entretien prévues dans la présente directive sont respectées pour tout wagon de fret dont elle a la responsabilité. Ce certificat devrait être valable dans toute la Communauté et devrait être délivré par un organe capable de procéder à la vérification du système d'entretien mis en place par ces entités. Dans la mesure où les wagons de fret sont fréquemment utilisés pour le transport international et où l'entité chargée de l'entretien peut souhaiter utiliser des ateliers dans plusieurs États membres, l'organe de certification devrait être en mesure de réaliser ses contrôles dans l'ensemble de la Communauté.
- (10) Les exigences en matière d'entretien sont en cours d'élaboration dans le contexte de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, en particulier dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du «matériel roulant». Du fait de l'entrée en vigueur de la présente directive, il est nécessaire de veiller à la cohérence entre ces STI et les exigences en matière de certification pour l'entité chargée de l'entretien qui seront adoptées par la Commission. La Commission atteindra cet objectif en modifiant, le cas échéant, les STI concernées à l'aide de la procédure prévue dans la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire.
- (11) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir le développement et l'amélioration de la sécurité des chemins de fer communautaires, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (12) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (13) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à réviser et à adapter les annexes de la directive 2004/49/CE, à adopter et réviser des méthodes de sécurité communes et des objectifs de sécurité communs, ainsi qu'à établir un système de certification en matière d'entretien. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la directive 2004/49/CE, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (14) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans un avenir proche, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté, tant qu'il ne dispose pas d'un système ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (15) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽¹⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (16) La directive 2004/49/CE devrait donc être modifiée en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications

La directive 2004/49/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 2, paragraphe 2, les points suivants sont ajoutés:

- «d) les véhicules à caractère patrimonial qui circulent sur les réseaux nationaux à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules;
- e) les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.»

- 2) À l'article 3, les points suivants sont ajoutés:

- «s) "détenteur", la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) prévu à l'article 33 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire (refonte) (*) (ci-après dénommée "directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire");
- t) "entité chargée de l'entretien", une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le RNV;
- u) "véhicule", un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.

(*) JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.»

⁽¹⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- 3) À l'article 4, paragraphe 4, les termes «exploitant de wagons» sont remplacés par le terme «détenteur».
- 4) À l'article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Avant le 30 avril 2009, l'annexe I est revue, en particulier pour y inclure les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul du coût des accidents. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.»

- 5) L'article 6 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Une première série de MSC, couvrant au moins les méthodes décrites au paragraphe 3, point a), est adoptée par la Commission, avant le 30 avril 2008. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Une deuxième série de MSC, couvrant le reste des méthodes décrites au paragraphe 3, est adoptée par la Commission, avant le 30 avril 2010. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.»

- b) au paragraphe 3, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) dans la mesure où elles ne sont pas encore couvertes par des STI, de méthodes permettant de vérifier que les sous-systèmes structurels du système ferroviaire sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant.»

- c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les MSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, en tenant compte des enseignements tirés de leur application, de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire, ainsi que des obligations des États membres telles que définies à l'article 4, paragraphe 1. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.»

6) L'article 7 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 3, le premier et le deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«3. La première série de projets d'OSC est basée sur un examen des objectifs existants et des résultats en matière de sécurité dans les États membres et garantit que les résultats actuels en matière de sécurité du système ferroviaire ne soient réduits dans aucun État membre. Ces projets sont adoptés par la Commission avant le 30 avril 2009 et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.

La seconde série de projets d'OSC est basée sur les enseignements tirés de la première série d'OSC et de leur mise en œuvre. Ils reflètent tout domaine prioritaire dans lequel la sécurité doit être renforcée. Ces projets sont adoptés par la Commission avant le 30 avril 2011 et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.»;

- b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les OSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, en tenant compte de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.».

7) L'article 10 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le certificat de sécurité a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit communautaire ainsi que dans les règles de sécurité nationales, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité.»;

- b) au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.».

8) L'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

Entretien des véhicules

1. Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner une entité chargée de l'entretien et cette entité est inscrite dans le RNV conformément à l'article 33 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 4, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;

b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5, ou par une autorité nationale de sécurité. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000. Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5 est contrôlée par l'autorité nationale de sécurité concernée conformément aux procédures visées à l'article 10 ou à l'article 11 et est confirmée sur les certificats définis dans ces procédures.

5. Sur la base d'une recommandation de l'Agence, la Commission arrête au plus tard le 24 décembre 2010 une mesure établissant un système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret. Les certificats délivrés conformément à ce système confirment le respect des exigences visées au paragraphe 3.

La mesure comporte notamment des exigences concernant:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.

Sur la base d'une recommandation de l'Agence, la Commission réexamine, au plus tard le 24 décembre 2018 cette mesure afin d'inclure tous les véhicules et de mettre à jour, si nécessaire, le système de certification applicable aux wagons de fret.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté.

7. L'Agence évalue le processus de certification mis en œuvre conformément au paragraphe 5 en soumettant un rapport à la Commission trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la mesure en question.

8. Les États membres peuvent décider de remplir les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 2, paragraphe 2, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité nationale de sécurité compétente:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 33 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux articles 10 et 11 de la présente directive, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 18 de la présente directive. Lorsqu'il s'avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire communautaire, l'Agence en informe immédiatement la Commission. La Commission prend contact avec les parties concernées et, s'il y a lieu, demande à l'État membre de retirer sa décision de dérogation.»

9) À l'article 16, le paragraphe 2 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «a) autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire conformément à l'article 15 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;»

b) le point b) est supprimé;

c) le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) veiller à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le RNV et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.».

10) À l'article 18, le point suivant est ajouté:

«e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 14 bis, paragraphe 8.».

11) L'article 26 est remplacé par le texte suivant:

«Article 26

Adaptation des annexes

Les annexes sont adaptées au progrès scientifique et technique. Cette mesure visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.».

12) L'article 27 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

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

b) le paragraphe 4 est supprimé.

13) À l'annexe II, le point 3) est supprimé.

Article 2

Mise en œuvre et transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 24 décembre 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

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

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 16 décembre 2008.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

B. LE MAIRE