

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2008/110/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 dicembre 2008

che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di portare avanti gli sforzi per creare un mercato unico dei servizi di trasporto ferroviario, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2004/49/CE ⁽³⁾ che istituisce un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie.
- (2) Inizialmente le procedure di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli ferroviari erano disciplinate dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽⁴⁾, e dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale ⁽⁵⁾, per le parti nuove o adattate del sistema ferroviario comunitario e nella direttiva 2004/49/CE per i veicoli già in servizio. Conformemente alle disposizioni sul miglioramento della legislazione e al fine di semplificare e attualizzare la normativa comunitaria, tutte le disposizioni relative alle autorizzazioni di messa in servi-

zio di veicoli ferroviari dovrebbero essere incorporate in un unico atto legislativo. Pertanto, l'attuale articolo 14 della direttiva 2004/49/CE dovrebbe essere abrogato e una nuova disposizione relativa all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli già in servizio dovrebbe essere inserita nella direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione) ⁽⁶⁾, (in seguito denominata «direttiva sull'interoperabilità ferroviaria»), che ha sostituito le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

- (3) Con l'entrata in vigore, il 1° luglio 2006, della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 1999 (COTIF) diventano applicabili nuove regole in materia di contratti di utilizzazione dei veicoli. Conformemente alle CUV (norme uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico ferroviario internazionale) annesse alla stessa i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i loro carri presso un'impresa ferroviaria. Il vecchio accordo, il Regolamento Internazionale Veicoli (RIV), tra le imprese ferroviarie ha cessato di essere applicabile ed è stato in parte sostituito da un nuovo accordo privato volontario (Contratto generale di utilizzazione dei carri, GCU) tra le imprese ferroviarie e i detentori di carri merci in virtù del quale questi ultimi sono responsabili della manutenzione dei propri carri. Per dare un seguito a tali cambiamenti e rendere più agevole l'applicazione della direttiva 2004/49/CE relativamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, bisognerebbe definire i concetti di «detentore» e «soggetto responsabile della manutenzione» e precisare i rapporti tra tali soggetti e le imprese ferroviarie.

- (4) La definizione di «detentore» dovrebbe essere il più possibile simile a quella utilizzata nella convenzione COTIF del 1999. Vari sono i soggetti che possono essere identificati come detentori di un veicolo: il proprietario, un'impresa che svolge attività con un parco carri, un'impresa che noleggia veicoli ad un'impresa ferroviaria, un'impresa ferroviaria, o un gestore dell'infrastruttura che utilizza veicoli per la manutenzione della propria infrastruttura. I suddetti soggetti dispongono del veicolo ai fini del suo impiego come mezzo di trasporto da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura. Onde evitare qualsiasi dubbio, il detentore dovrebbe essere chiaramente identificato nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

⁽¹⁾ GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 29 novembre 2007 (GU C 297 E del 20.11.2008, pag. 133), posizione comune del Consiglio del 3 marzo 2008 (GU C 122 E del 20.5.2008, pag. 10) e posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 1° dicembre 2008.

⁽³⁾ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44). Versione rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

⁽⁴⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

⁽⁵⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

- (5) Per garantire coerenza con la vigente legislazione ferroviaria ed evitare oneri superflui, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di escludere le linee ferroviarie di interesse storico, museale e turistico dall'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (6) Prima di mettere in servizio un veicolo o utilizzarlo sulla rete, il soggetto responsabile della sua manutenzione dovrebbe figurare nel RIN. Il soggetto responsabile della manutenzione potrebbe essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore.
- (7) Gli Stati membri dovrebbero poter ottemperare all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione e certificarlo ricorrendo a misure alternative in caso di veicoli registrati in paesi terzi e mantenuti a norma della legislazione di tali paesi, di veicoli utilizzati su reti o linee a scartamento differente da quello principalmente utilizzato sulla rete ferroviaria della Comunità e per il quale il requisito di identificare il soggetto responsabile della manutenzione è garantito da accordi internazionali con paesi terzi e veicoli utilizzati da ferrovie storiche, museali e turistiche o equipaggiamenti militari o trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tali situazioni, lo Stato membro interessato dovrebbe poter accettare veicoli sulla rete per la quale è responsabile senza che a tali veicoli sia assegnato un soggetto responsabile della manutenzione o senza che tale soggetto sia oggetto di certificazione. Ciò nondimeno, tali deroghe dovrebbero essere oggetto di decisioni formali dello Stato membro in questione ed essere valutate dall'Agenzia ferroviaria europea (in seguito denominata l'«Agenzia») nel contesto della sua relazione sui risultati ottenuti in materia di sicurezza.
- (8) Quando un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura utilizza un veicolo per il quale non è registrato un soggetto responsabile della manutenzione o per il quale il soggetto responsabile della manutenzione non è stato oggetto di certificazione, essi dovrebbero verificare tutti i rischi connessi all'utilizzazione di tale veicolo. La capacità di controllare tali rischi dovrebbe essere dimostrata dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura mediante la certificazione del loro sistema di gestione della sicurezza e, ove applicabile, mediante la loro certificazione di sicurezza o autorizzazione.
- (9) Per i vagoni merci, il soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe essere oggetto di certificazione in base ad un sistema che sarà elaborato dall'Agenzia e adottato dalla Commissione. Laddove il soggetto responsabile della certificazione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, la certificazione dovrebbe essere inclusa nella procedura relativa alla certificazione di sicurezza o autorizzazione. Il certificato rilasciato a tale soggetto garantirebbe che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi vagone merci di cui esso è responsabile. Il certificato dovrebbe essere valido in tutta la Comunità e dovrebbe essere rilasciato da un organismo in grado di verificare il sistema di manutenzione istituito da tali entità. Poiché i vagoni merci sono utilizzati frequentemente nel trasporto internazionale e un responsabile della manutenzione può volere utilizzare officine basate in più di uno Stato membro, l'organismo di certificazione dovrebbe poter effettuare i propri controlli nell'intera Comunità.
- (10) I requisiti in materia di manutenzione sono in corso di elaborazione nell'ambito della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, in particolare come parte delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) relative al materiale rotabile. A seguito dell'entrata in vigore della presente direttiva, è necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e i requisiti del soggetto responsabile della manutenzione in materia di certificazione, che dovranno essere adottati dalla Commissione. Essa raggiungerà tale scopo modificando, se del caso, le pertinenti STI secondo la procedura prevista dalla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.
- (11) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'ulteriore sviluppo e miglioramento della sicurezza delle ferrovie comunitarie, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (12) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 2004/49/CE dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (13) In particolare la Commissione dovrebbe avere il potere di rivedere e adeguare gli allegati della direttiva 2004/49/CE, adottare e rivedere metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza, nonché di istituire un sistema di certificazione ai fini della manutenzione. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della direttiva 2004/49/CE anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (14) L'attuazione e l'applicazione della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Tale Stato membro dovrebbe pertanto essere esonerato dall'obbligo di attuare e applicare la presente direttiva fintantoché sia privo di sistema ferroviario.

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (15) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio»⁽¹⁾, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.
- (16) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2004/49/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche

La direttiva 2004/49/CE è modificata come segue:

- 1) all'articolo 2, paragrafo 2, sono inseriti i seguenti punti:
- «d) veicoli storici che circolano sulle reti nazionali sempre che siano conformi alle norme e ai regolamenti di sicurezza nazionale al fine di assicurare la sicurezza della circolazione dei veicoli stessi;
- e) ferrovie storiche, museali e turistiche che operano su una propria rete, compresi le officine di manutenzione, i veicoli e il personale che vi lavora.»
- 2) all'articolo 3 sono aggiunti i seguenti punti:
- «s) “detentore”: soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa farne uso e che sia registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)^(*), (in seguito denominata “direttiva sull'interoperabilità ferroviaria”);
- t) “soggetto responsabile della manutenzione”: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel RIN;
- u) “veicolo”: veicolo ferroviario adibito alla circolazione con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi.

(*) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.»;

⁽¹⁾ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- 3) all'articolo 4, paragrafo 4, il termine «adetto alla manutenzione di vagoni» è sostituito dal termine «detentore»;
- 4) all'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'allegato I è soggetto a revisione, in particolare al fine di includervi le definizioni comuni dei CSI e metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.»;

- 5) l'articolo 6 è modificato come segue:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Anteriormente al 30 aprile 2008 la Commissione adotta una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti nel paragrafo 3, lettera a). Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Anteriormente al 30 aprile 2010 la Commissione adotta una seconda serie di CSM, che contempla la restante parte dei metodi descritti nel paragrafo 3. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Le suddette misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.»;

- b) nel paragrafo 3 la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) qualora non siano contemplati dalle STI, metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali del sistema ferroviario siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.»;

- c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.»;

6) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) nel paragrafo 3, il primo e il secondo comma sono sostituiti dal testo seguente:

«3. La prima serie di progetti di CST si basa su un esame degli obiettivi esistenti e dei risultati conseguiti dagli Stati membri in materia di sicurezza e garantisce che l'attuale sicurezza del sistema ferroviario non sia ridotta in nessuno Stato membro. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2009 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.

La seconda serie di progetti di CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la relativa attuazione. Essi riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2011 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.»;

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.»;

7) l'articolo 10 è modificato come segue:

a) nel paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.»;

b) nel paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. Detti requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, ivi comprese le norme per il funzionamento della rete, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli utilizzati dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.»;

8) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 14 bis

Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel RIN conformemente all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

2. Il soggetto responsabile della manutenzione può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore.

3. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro di un treno quale prevista nell'articolo 4, il soggetto assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità con:

a) il diario di manutenzione di ciascun veicolo;

b) i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni STI.

Il soggetto responsabile della manutenzione effettua la manutenzione esso stesso o la affida a officine di manutenzione.

4. Nel caso di vagoni merci, ciascun soggetto responsabile della manutenzione deve essere certificato da un organismo accreditato o riconosciuto a norma del paragrafo 5 o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Il processo di accreditamento deve essere fondato su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità, quali la serie di norme europee EN 45 000. Il processo di riconoscimento si basa anch'esso su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità.

Laddove il soggetto responsabile della certificazione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il rispetto dei requisiti da adottare a norma del paragrafo 5 deve essere verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui agli articoli 10 o 11 ed essere confermato sui certificati specifici in tali procedure.

5. In base ad una raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro 24 dicembre 2010, una misura che introduce un sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione per i vagoni merci. I certificati rilasciati in base a tale sistema confermano il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 3.

La misura include i requisiti riguardanti:

- a) il sistema di manutenzione istituito dal soggetto;
- b) il formato e la validità del certificato rilasciato al soggetto;
- c) i criteri per l'accreditamento o il riconoscimento dell'organismo o degli organismi responsabili del rilascio dei certificati e che assicurano i controlli necessari al funzionamento del sistema di certificazione;
- d) la data di applicazione del sistema di certificazione, incluso un periodo di transizione di un anno per i soggetti incaricati della manutenzione già esistenti.

Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.

La Commissione, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, entro il 24 dicembre 2018, riesamina la presente misura al fine di includervi tutti i veicoli e di aggiornare, ove necessario, il sistema di certificazione applicabile ai vagoni merci.

6. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 5 sono validi in tutta la Comunità.

7. L'Agenzia valuta il processo di certificazione posto in atto a norma del paragrafo 5 presentando una relazione alla Commissione entro tre anni dall'entrata in vigore della misura in questione.

8. Gli Stati membri possono decidere di adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione e della sua certificazione mediante misure alternative nei casi seguenti:

- a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma della legislazione di tale paese;
- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale della Comunità e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui al paragrafo 3 è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
- c) veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

Tali misure alternative saranno attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali per la sicurezza competenti:

- a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;
- b) per il rilascio di certificati di sicurezza e autorizzazioni a imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture a norma degli articoli 10 e 11 della presente direttiva, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.

Tali deroghe saranno identificate e motivate nella relazione annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 18 della presente direttiva. Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario comunitario, l'Agenzia ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione prende contatto con le parti interessate e, se del caso, invita lo Stato membro a ritirare le proprie decisioni di deroga.»;

9) l'articolo 16, paragrafo 2, è modificato come segue:

- a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 15 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;»;

b) la lettera b) è abrogata;

c) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

«g) assicurare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che le informazioni in materia di sicurezza prescritte ivi contenute siano precise ed aggiornate.»;

10) all'articolo 18 è aggiunta la seguente lettera:

«e) le deroghe decise a norma dell'articolo 14 bis, paragrafo 8.»;

11) l'articolo 26 è sostituito dal seguente:

«Articolo 26

Adeguamento degli allegati

Gli allegati sono adeguati al progresso scientifico e tecnico. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.»;

12) l'articolo 27 è così modificato:

a) è inserito il seguente paragrafo:

«2 bis Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.»;

b) il paragrafo 4 è abrogato;

13) nell'allegato II è abrogato il punto 3.

Articolo 2

Attuazione e applicazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 24 dicembre 2010. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Gli obblighi di attuazione e applicazione della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 16 dicembre 2008.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

B. LE MAIRE