

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2008/110/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 16 decembrie 2008

de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) În vederea continuării eforturilor de instituire a unei piețe unice pentru serviciile de transport feroviar, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 2004/49/CE ⁽³⁾ care instituie un cadru comun de reglementare pentru siguranța feroviară.
- (2) Inițial, procedurile de autorizare a introducerii în circulație a vehiculelor feroviare au fost reglementate prin Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ⁽⁴⁾ și prin Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional ⁽⁵⁾, în ceea ce privește părțile noi sau modernizate ale sistemului feroviar comunitar, precum și prin Directiva 2004/49/CE, în ceea ce privește vehiculele aflate deja în uz. În conformitate cu principiul unei mai bune legiferări și în vederea simplificării și modernizării legislației comunitare, toate dispozițiile privind autorizațiile de introducere în circulație a vehiculelor

feroviare ar trebui să fie încorporate într-un text juridic unic. Prin urmare, ar trebui să fie eliminat actualul articol 14 din Directiva 2004/49/CE și să fie inclusă o nouă dispoziție privind autorizarea introducerii în circulație a vehiculele aflate deja în uz în Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare) ⁽⁶⁾, (denumită în continuare „Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar”), directivă care înlocuiește Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.

- (3) Prin intrarea în vigoare, la 1 iulie 2006, a Convenției privind transportul internațional feroviar (COTIF) din 1999, au fost introduse norme noi de reglementare a contractelor de utilizare a vehiculelor. În conformitate cu regulile uniforme privind contractele de utilizare a vehiculelor în trafic internațional feroviar (CUV), anexate la respectiva convenție, deținătorii de vagoane nu mai au obligația de a-și înregistra vagoanele la o întreprindere feroviară. Fostul acord RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) între întreprinderile feroviare a încetat să se mai aplice și a fost înlocuit parțial de un nou acord, privat și voluntar [contractul general de utilizare a vagoanelor (CGU)], între întreprinderile feroviare și deținătorii de vagoane, prin care acestora din urmă le revine răspunderea pentru întreținerea vagoanelor pe care le dețin. Pentru a reflecta aceste modificări și a facilita punerea în aplicare a Directivei 2004/49/CE în ceea ce privește certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare, ar trebui să fie definite noțiunile de „deținător” și de „entitate responsabilă cu întreținerea” și să fie precizate, de asemenea, raporturile dintre aceste entități și întreprinderile feroviare.

- (4) Definiția noțiunii de „deținător” ar trebui să fie cât mai apropiată de definiția utilizată în Convenția COTIF 1999. Entitățile care pot fi identificate drept deținătoare de vehicule sunt numeroase, de exemplu: proprietarul, o societate care exploatează o flotă de vagoane, o societate care oferă vehicule în leasing unei întreprinderi feroviare, o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură care utilizează vehicule pentru întreținerea acestei infrastructuri etc. Aceste entități dețin controlul asupra vehiculului și au în vedere utilizarea acestuia ca mijloc de transport de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură. Pentru a evita orice incertitudine, deținătorul ar trebui să fie identificat cu precizie în Registrul Național al Vehiculelor (RNV) prevăzut la articolul 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

⁽¹⁾ JO C 256, 27.10.2007, p. 39.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 29 noiembrie 2007 (JO C 297 E, 20.11.2008, p. 133), Poziția comună a Consiliului din 3 martie 2008 (JO C 122E, 20.5.2008, p. 10) și Poziția Parlamentului European din 9 iulie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 1 decembrie 2008.

⁽³⁾ Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004, p. 44). Versiune rectificată în JO L 220, 21.6.2004, p. 16.

⁽⁴⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 6.

⁽⁵⁾ JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

- (5) Pentru a asigura coerența cu legislația existentă din domeniul feroviar și pentru a evita o sarcină inutilă, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea să excludă căile ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic din domeniul de aplicare a prezentei directive.
- (6) Înaintea introducerii unui vehicul în circulație sau a utilizării sale pe calea ferată, ar trebui identificată în RNV o entitate responsabilă cu întreținerea sa. Entitatea responsabilă cu întreținerea ar putea fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător.
- (7) Statelor membre ar trebui să li se permită să își îndeplinească obligațiile de a identifica entitatea responsabilă cu întreținerea și de a o certifica prin intermediul unor măsuri alternative în cazul vehiculelor care sunt înregistrate într-o țară terță și sunt întreținute în conformitate cu legislația țării respective, al vehiculelor care sunt folosite în rețele sau pe linii a căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Comunității și pentru care cerința de a identifica o entitate responsabilă cu întreținerea este asigurată în mod alternativ prin acorduri internaționale cu țări terțe, precum și al vehiculelor folosite pe căi ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic sau al echipamentului militar și de transport special care necesită un permis ad hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În aceste situații statului membru în cauză ar trebui să i se permită să accepte vehicule în rețeaua pentru este competent, fără ca unei entități responsabile cu întreținerea să i se atribuie aceste vehicule sau fără ca entitatea respectivă să fie certificată. Cu toate acestea, astfel de derogări ar trebui să facă obiectul unor decizii oficiale din partea statului membru în cauză și să fie analizate de Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) în cadrul raportului său privind performanțele în domeniul siguranței;
- (8) Atunci când o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură utilizează un vehicul pentru care nu este înregistrată nicio entitate responsabilă cu întreținerea sau pentru care entitatea responsabilă cu întreținerea nu este certificată, acesta ar trebui să controleze toate riscurile asociate cu utilizarea unui astfel de vehicul. Capacitatea de a controla aceste riscuri ar trebui să fie demonstrată de întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură prin intermediul certificării sistemului lor de gestionare a siguranței și, după caz, prin intermediul certificării sau autorizației lor de siguranță.
- (9) În cazul vagoanelor de marfă, entitatea responsabilă cu întreținerea ar trebui să fie certificată în conformitate cu un sistem ce urmează să fie dezvoltat de către agenție și adoptat de către Comisie. În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură, această certificare ar trebui inclusă în procedura pentru certificarea sau autorizarea siguranței. Certificatul emis unei astfel de entități ar garanta îndeplinirea de către aceasta a cerințelor cu privire la întreținere, prevăzute în prezenta directivă, pentru fiecare vagon de marfă aflat în răspunderea sa. Certificatul ar trebui să fie valabil pe întreg teritoriul Comunității și ar trebui emis de către un organism capabil să auditeze sistemul de întreținere instituit de astfel de entități. Deoarece vagoanele de marfă sunt adesea folosite în traficul internațional și deoarece o entitate responsabilă cu întreținerea poate dori să folosească ateliere stabilite în mai mult de un stat membru, organismul de certificare ar trebui să poată efectua controalele în întreaga Comunitate.
- (10) În contextul Directivei privind interoperabilitatea sistemului feroviar, sunt elaborate cerințe cu privire la întreținere, în special ca parte a specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI-uri) cu privire la „materialul rulant”. Ca rezultat al intrării în vigoare a prezentei directive, este necesar să se asigure o coerență între aceste STI-uri și cerințele cu privire la certificare pentru entitatea responsabilă de întreținere, care urmează să fie adoptate de către Comisie. Comisia va îndeplini acest obiectiv prin modificarea, acolo unde este cazul, a STI-urilor relevante cu ajutorul procedurii prevăzute în Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.
- (11) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume dezvoltarea și ameliorarea în continuare a siguranței căilor ferate comunitare, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, datorită dimensiunilor acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (12) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a Directivei 2004/49/CE, ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (13) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să revizuiască și să adapteze anexele la Directiva 2004/49/CE, să adopte și să revizuiască metode comune de siguranță și obiective comune de siguranță, precum și să definească un sistem de certificare a întreținerii. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elementele neesențiale ale Directivei 2004/49/CE, printre altele prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (14) Un stat membru care nu deține un sistem feroviar și nici perspective imediate de a deține un astfel de sistem ar fi supus unei obligații disproporționate și inutile dacă ar trebui să transpună și să pună în aplicare prezenta directivă. Prin urmare, un astfel de stat membru ar trebui să fie exonerat de obligația de a transpune și de a aplica prezenta directivă atât timp cât nu deține un sistem feroviar.

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(15) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legislație⁽¹⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, în interesul lor și al Comunității, propriile tabele care să ilustreze cât mai mult posibil corelația dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.

(16) Directiva 2004/49/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări

Directiva 2004/49/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 alineatul (2) se adaugă următoarele litere:

„(d) vehicule de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule;

(e) căile ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic, care operează pe rețele proprii, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul.”;

2. La articolul 3 se adaugă următoarele definiții:

„(s) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor (RNV) prevăzut la articolul 33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare) (*), (denumită în continuare „Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar”);

(t) „entitate responsabilă cu întreținerea” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV;

(u) „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme.

(*) JO L 191, 18.7.2008, p. 1.”;

3. La articolul 4 alineatul (4), cuvintele „operator de vagoane” se înlocuiesc cu „deținător”.

4. La articolul 5, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Până la 30 aprilie 2009, se revizuieste anexa I, în special pentru a include definițiile comune ale ISC și metodele comune de calcul al costului accidentelor. Respectiva măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;

5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Până la 30 aprilie 2008, Comisia adoptă o primă serie de MSC care să acopere cel puțin metodele descrise la alineatul (3) litera (a). Acestea se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Până la 30 aprilie 2010, Comisia adoptă o a doua serie de MSC care să acopere restul metodelor descrise la alineatul (3). Acestea se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Măsurile respective, destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 27 alineatul (2a).”;

(b) La alineatul (3), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) În măsura în care nu se află încă sub incidența STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemului feroviar sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.”;

(c) Alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) MSC sunt revizuite periodic luându-se în considerare experiența dobândită prin aplicarea lor și dezvoltarea generală a siguranței feroviare și a obligațiilor statelor membre prevăzute la articolul 4 alineatul (1). Respectiva măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;

⁽¹⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

6. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

- (a) La alineatul (3), primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Primul set de proiecte de OSC se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar nu sunt reduse în nici un stat membru. Aceste proiecte se adoptă de către Comisie până la 30 aprilie 2009 și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

Al doilea set de proiecte de OSC se bazează pe experiența câștigată cu primul set de OSC și din punerea lor în aplicare. Aceste proiecte reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. Aceste proiecte se adoptă de către Comisie până la 30 aprilie 2011 și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;

- (b) Alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) OSC sunt revizuite periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;

7. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

- (a) La alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele prevăzute în STI, în alte dispoziții legislative comunitare relevante și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în siguranță servicii de transport în rețea.”;

- (b) La alineatul (2), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor sale pe rețeaua corespunzătoare. Aceste cerințe se pot referi la aplicarea STI și a normelor de siguranță naționale, inclusiv a regulilor de exploatare a rețelei, la acceptarea certificatelor de personal și la autorizația de introducere în circulație a vehiculelor folosite de către întreprinderea feroviară. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de întreprinderea feroviară, prevăzută în anexa IV.”;

8. Se introduce următorul articol:

„Articolul 14a

Întreținerea vehiculelor

(1) Fiecărui vehicul, anterior introducerii sale în circulație sau utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, înregistrată în RNV în conformitate cu articolul 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

(2) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător.

(3) Fără a aduce atingere răspunderii întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu:

(a) manualul de întreținere al fiecărui vehicul;

(b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile STI;

Entitatea responsabilă cu întreținerea efectuează ea însăși întreținerea sau contractează ateliere de întreținere.

(4) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu alineatul (5) sau de către o autoritate națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere se bazează de asemenea pe criteriile de independență, competență și imparțialitate.

În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură, respectarea dispozițiilor ce urmează a fi adoptate în conformitate cu alineatul (5) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă în conformitate cu procedurile menționate la articolul 10 sau la articolul 11 și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri.

(5) În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2010, Comisia adoptă o măsură prin care se instituie un sistem de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă. Certificatele emise în conformitate cu acest sistem confirmă respectarea cerințelor menționate la alineatul (3).

Măsura include cerințele privind:

- (a) sistemul de întreținere instituit de către entitate;
- (b) formatul și validitatea certificatului emis entității;
- (c) criteriile de acreditare sau recunoaștere a organismului sau organismelor responsabile cu emiterea de certificate și asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de certificare;
- (d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea.

Această măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2018, Comisia revizuieste această măsură pentru a include toate vehiculele și pentru a actualiza, dacă este cazul, sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă.

- (6) Certificatele emise în conformitate cu alineatul (5) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității.
- (7) Agenția evaluează procesul de certificare pus în aplicare în conformitate cu alineatul (5), prezentând un raport Comisiei în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a măsurii în cauză.
- (8) Statele membre pot decide îndeplinirea obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de le a certifica prin intermediul unor măsuri alternative, în următoarele cazuri:

- (a) vehicule înregistrate într-o țară terță și întreținute în conformitate cu legislația țării respective;
- (b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Comunității și pentru care îndeplinirea cerințelor de la alineatul (3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;
- (c) vehicule identificate la articolul 2 alineatul (2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.

Astfel de măsuri alternative se pun în aplicare prin derogări ce se acordă de autoritatea națională de siguranță competentă:

- (a) la înregistrarea vehiculelor conform articolului 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;
- (b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în conformitate cu articolele 10 și 11 din prezenta directivă, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea;

Astfel de derogări sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 18 din prezenta directivă. Atunci când se pare că se asumă riscuri nejustificate în ceea ce privește siguranța în cadrul sistemului feroviar comunitar, agenția informează imediat Comisia despre acest fapt. Comisia contactează părțile implicate și, unde este cazul, solicită statelor membre să își retragă decizia de derogare.”;

9. La articolul 16, alineatul (2) se modifică după cum urmează:

- (a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar în conformitate cu articolul 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;”;

(b) litera (b) se elimină.

(c) litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) Supravegherea faptului că vehiculele sunt înregistrate corespunzător în RNV și că informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;”;

10. La alineatul (18) se adaugă următoarea literă:

„(e) derogările care au fost adoptate în conformitate cu articolul 14a alineatul (8).”;

11. Articolul 26 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 26

Adaptarea anexelor

Anexele se adaptează în funcție de progresul tehnic și științific. Respectiva măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).”;

12. Articolul 27 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(2a) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1) - (4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.”;

(b) alineatul (4) se elimină.

13. La anexa II, se elimină punctul 3.

Articolul 2

Transpunerea și punerea în aplicare

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 24 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor dispoziții.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la publicarea lor oficială. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

Obligațiile de transpunere și aplicare a prezentei directive nu se aplică Republicii Cipro și Republicii Malta, atât timp cât pe teritoriile acestor țări nu se instituie un sistem feroviar.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 16 decembrie 2008

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

B. LE MAIRE