

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2008/110/EF

2015/EØS/18/54

av 16. desember 2008

om endring av direktiv 2004/49/EF om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner
(jernbanesikkerhetsdirektivet)(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske
fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske
og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽²⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For å videreføre arbeidet med å opprette et felles marked for jernbanetransporttjenester har Europaparlamentet og Rådet vedtatt direktiv 2004/49/EF⁽³⁾, der det fastsettes felles rammeregler for jernbanesikkerhet.
- 2) Opprinnelig ble framgangsmåtene for tillatelse til ibruktaking av jernbanekjøretøyer regulert av rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkevennen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽⁴⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkevennen til jernbanesystemet for konvensjonelle tog⁽⁵⁾ for nye eller opprustede deler av Fellesskapets jernbanesystem, og av direktiv 2004/49/

EF for kjøretøyer som allerede var i bruk. I samsvar med et mål om å forbedre regelverket og med sikte på å forenkle og modernisere Fellesskapets regelverk, bør alle bestemmelser vedrørende tillatelser til ibruktaking av jernbanekjøretøyer samles i en enkelt rettsakt. Derfor bør gjeldende artikkel 14 i direktiv 2004/49/EF oppheves, og en ny bestemmelse vedrørende tillatelse til ibruktaking av kjøretøyer som allerede er i bruk, bør tas inn i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevennen i Fellesskapets jernbanesystem (omarbeiding)⁽⁶⁾, (heretter kalt «samtrafikkevnedirektivet»), som har erstattet direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.

- 3) Da Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 1999 trådte i kraft 1. juli 2006, ble det innført nye regler for kontrakter for bruk av kjøretøyer. I samsvar med overenskomstens vedlegg med ensartede regler vedrørende kontrakter for bruk av kjøretøyer i internasjonal jernbanetraffikk («CUV» - Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic), er innehavere av vogner ikke lenger forpliktet til å registrere sine vogner hos et jernbaneforetak. Den tidligere avtalen «Regolamento Internazionale Veicoli» (RIV-avtalen) mellom jernbaneforetak får ikke lenger anvendelse og ble delvis erstattet av en ny privat og frivillig avtale («General Contract of Use for Wagons, GCU») mellom jernbaneforetak og vogninnehavere, der de sistnevnte har ansvar for vedlikehold av sine vogner. For å gjenspeile disse endringene og for å forenkle gjennomføringen av direktiv 2004/49/EF når det gjelder sikkerhetsertifisering av jernbaneforetak, bør begrepene «innehaver» og «enhet ansvarlig for vedlikehold» defineres, og det bør dessuten skje en presisering av forholdet mellom disse enhetene og jernbaneforetak.
- 4) Definisjonen av «innehaver» bør ligge så nær som mulig den definisjonen som er benyttet i COTIF-overenskomsten av 1999. Mange enheter kan identifiseres som innehaver av et kjøretøy, så som eieren, et selskap som driver virksomhet med en vognpark, et selskap som leaser kjøretøyer til et jernbaneforetak, et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning som benytter kjøretøyer for å vedlikeholde sin infrastruktur. Disse enhetene har kontroll over kjøretøyet med sikte på å la jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene benytte det som transportmiddel. For å unngå enhver tvil bør innehaveren være tydelig identifisert i de nasjonale kjøretøyregistrene (NVR) fastsatt i artikkel 33 i samtrafikkevnedirektivet.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 345 av 23.12.2008, s. 62, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 29/2010 av 12. mars 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 30 av 10.6.2010, s. 31.

⁽¹⁾ EUT C 256 av 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Europaparlamentsuttalelse av 29. november 2007 (EUT C 297 E av 20.11.2008, s. 133), Rådets felles holdning av 3. mars 2008 (EUT C 122 E av 20.5.2008, s. 10) og Europaparlamentets holdning av 9. juli 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Rådsbeslutning av 1. desember 2008.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerheten på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering (jernbanesikkerhetsdirektivet) (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44). Rettet ved EUT L 220 av 21.6.2004, s. 16.

⁽⁴⁾ EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

⁽⁵⁾ EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1.

⁽⁶⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

- 5) For å sikre samsvar med eksisterende jernbaneregelverk, og for å unngå uforholdsmessige byrder bør medlemsstatene tillates å unnta veteran-, museums og turistjernbaner fra dette direktivs virkeområde.
- 6) Før et kjøretøy tas i bruk eller benyttes på jernbanenettet, bør det identifiseres en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av kjøretøyet i det nasjonale kjøretøyregisteret. Et jernbaneforetak, en infrastrukturforvaltning eller en innehaver kan være en enhet som er ansvarlig for vedlikehold.
- 7) Det bør tillates at medlemsstatene anvender alternative tiltak for å oppfylle forpliktelsene om å identifisere enheten som er ansvarlig for vedlikehold og å sertifisere denne, når det gjelder kjøretøyer som er registrert i en tredjestat og vedlikeholdes i samsvar med lovgivningen i vedkommende stat, kjøretøyer som brukes på jernbanenett eller -linjer hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Fellesskapet og der kravet om å identifisere en enhet som er ansvarlig for vedlikehold alternativt sikres ved internasjonale avtaler med tredjestater, og kjøretøyer som benyttes av veteran-, museums og turistjernbaner eller til spesialtransport eller transport av militært utstyr som krever en ad hoc tillatelse fra en nasjonal sikkerhetsmyndighet som må foreligge før ibruktaking. I slike tilfeller bør den berørte medlemsstaten tillates å godkjenne kjøretøyer på det jernbanenettet som den er ansvarlig for, uten at det er utpekt en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av disse kjøretøyene, eller uten at en slik enhet er sertifisert. Slike unntak bør imidlertid være underlagt formelle vedtak av den berørte medlemsstaten og analyseres av Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «byrået») i sammenheng med dets rapport om sikkerhetsnivå.
- 8) Når et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning benytter et kjøretøy som det ikke er registrert noen enhet ansvarlig for vedlikehold for, eller hvis enhet ansvarlig for vedlikehold ikke er sertifisert, bør jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen kontrollere alle former for risiko tilknyttet bruken av et slikt kjøretøy. Jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen bør dokumentere evnen til å kontrollere slik risiko ved sertifisering av sitt sikkerhetsstyringssystem og, der dette er relevant, ved sin sikkerhetsertifisering eller godkjenning.
- 9) Når det gjelder godsvogner, bør enheten som er ansvarlig for vedlikehold, være sertifisert i samsvar med et system som skal utvikles av byrået og vedtas av Kommisjonen. Dersom enheten som er ansvarlig for vedlikehold, er et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning, bør denne sertifiseringen inngå i framgangsmåten for sikkerhetsertifisering eller godkjenning. Sertifikatet som utstedes til en slik enhet, vil garantere at vedlikeholdskravene fastsatt i dette direktiv, blir oppfylt for alle godsvogner som enheten er ansvarlig for. Dette sertifikatet bør være gyldig i hele Fellesskapet og bør utstedes av et organ som er i stand til å kontrollere det vedlikeholdssystemet som er innført av slike enheter. Ettersom godsvogner ofte benyttes i internasjonal jernbanetrafikk, og ettersom en enhet ansvarlig for vedlikehold vil kunne ønske å benytte verksteder i flere medlemsstater, bør sertifiseringsorganet kunne utføre sine kontroller i hele Fellesskapet.
- 10) Det blir utarbeidet vedlikeholds krav i sammenheng med samtrafikkevednedirektivet, særlig som del av de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevene (TSI-ene) for «rullende materiell». Som følge av dette direktivs ikrafttredelse er det behov for å sikre konsekvens mellom disse TSIene og sertifiseringskravene til enheten ansvarlig for vedlikehold, som skal vedtas av Kommisjonen. Kommisjonen vil oppnå dette ved eventuelt å endre de aktuelle TSIene ved hjelp av framgangsmåten fastsatt i samtrafikkevednedirektivet.
- 11) Ettersom målet for dette direktiv, som er å utvikle videre og forbedre sikkerheten på Fellesskapets jernbaner, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 12) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av direktiv 2004/49/EF, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 13) Kommisjonen bør særlig ha fullmakt til å revidere og tilpasse vedleggene til direktiv 2004/49/EF, til å vedta og revidere felles sikkerhetsmetoder og felles sikkerhetsmål, og dessuten til å opprette et sertifiseringssystem for vedlikehold. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i direktiv 2004/49/EF, blant annet ved å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 14) En medlemsstat som ikke har noe jernbanesystem, og som ikke har noen utsikter til å få det i nær framtid, ville blitt pålagt en urimelig og unødvendig plikt dersom den måtte innarbeide og gjennomføre dette direktiv. Slike medlemsstater bør derfor, så lenge de ikke har noe eget jernbanesystem, unntas fra plikten til å innarbeide og gjennomføre dette direktiv.

(1) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

15) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽¹⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.

16) Direktiv 2004/49/EF bør derfor endres —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Endringer

I direktiv 2004/49/EF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 nr. 2 skal ny bokstav d) og e) lyde:

«d) veterankjøretøyer som kjører på nasjonale jernbanenett, forutsatt at de overholder nasjonale sikkerhetsregler og -forskrifter slik at jernbanetrafikken med disse kjøretøyene er sikker,

e) veteran-, museums- og turistjernbaner som brukes på egne jernbanenett, herunder verksteder, kjøretøyer og personale.».

2. I artikkel 3 skal ny bokstav s), t) og u) lyde:

«s) «innehaver» den personen eller enheten som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller som har rett til å bruke det, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som sådan i det nasjonale kjøretøyregisteret (NVR) fastsatt i artikkel 33 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkvevnen i Fellesskapets jernbanesystem (omarbeiding)⁽²⁾ (heretter kalt «samtrafikkvevnedirektivet»),

t) «enhet ansvarlig for vedlikehold» en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av et kjøretøy, og som er registrert som dette i det nasjonale kjøretøyregisteret,

u) «kjøretøy» et jernbanekjøretøy som er egnet for trafikk på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekraft. Et kjøretøy består av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer eller deler av slike delsystemer.».

3. I artikkel 4 nr. 4 skal betegnelsen «vogneier» erstattes med «innehaver».

4. I artikkel 5 skal nr. 2 lyde:

«2. Vedlegg I skal revideres innen 30. april 2009, særlig med sikte på å innarbeide de felles definisjonene av de felles sikkerhetsindikatorene og de felles metodene for beregning av kostnadene ved ulykker. Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a.».

5. I artikkel 6 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Første serie med felles sikkerhetsmetoder, som minst skal omfatte metodene angitt i nr. 3 bokstav a), skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2008. De skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Annen serie med felles sikkerhetsmetoder, som skal omfatte de øvrige metodene angitt i nr. 3, skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2010. De skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a.».

b) I nr. 3 skal bokstav c) lyde:

«c) i den grad de ennå ikke er omfattet av TSI-er, metoder for å kontrollere at de strukturelle delsystemene i jernbanesystemet drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende kravene.».

c) Nr. 4 skal lyde:

«4. De felles sikkerhetsmetodene skal revideres med jevne mellomrom, idet det tas hensyn til erfaringen fra anvendelsen av metodene og den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten, samt medlemsstatenes forpliktelser i henhold til artikkel 4 nr. 1. Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved blant annet å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a.».

⁽¹⁾ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

6. I artikkel 7 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 3 skal første og annet ledd lyde:

«3. Første serie med utkast til felles sikkerhetsmål skal bygge på en gjennomgåelse av eksisterende mål og sikkerhetsnivå i medlemsstatene, og sørge for at det nåværende sikkerhetsnivået i jernbanesystemet ikke reduseres i noen medlemsstat. De skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2009 og offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*. Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved blant annet å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a.

Annen serie med utkast til felles sikkerhetsmål skal bygge på erfaringen med den første serien med sikkerhetsmål og gjennomføringen av disse. De skal gjenspeile alle prioriterte områder der det er nødvendig å øke sikkerheten ytterligere. De skal vedtas av Kommisjonen innen 30. april 2011 og offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*. Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved blant annet å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a.».

b) Nr. 5 skal lyde:

«5. De felles sikkerhetsmålene skal revideres med jevne mellomrom, idet det tas hensyn til den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten. Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved blant annet å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a.».

7. I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal annet ledd lyde:

«Formålet med sikkerhetssertifikatet er å dokumentere at jernbaneforetaket har utarbeidet et sikkerhetsstyringssystem og er i stand til å oppfylle kravene fastsatt i TSI-er og i andre relevante bestemmelser i Fellesskapets regelverk samt i nasjonale sikkerhetsregler når det gjelder risikohåndtering og sikker ytelse av transporttjenester på jernbanenettet.».

b) I nr. 2 skal bokstav b) lyde:

«b) en sertifisering som bekrefter godkjenning av tiltakene jernbaneforetaket har truffet for å oppfylle de særskilte kravene til sikker ytelse av tjenester på det aktuelle jernbanenettet. Disse kravene kan omfatte anvendelsen av TSI-er og nasjonale sikkerhetsregler, herunder regler for drift av jernbanenettet, godkjenning av personalets sertifikater og tillatelse til ibruktaking av kjøretøyer som jernbaneforetakene benytter. Sertifiseringen skal være basert på dokumenter framlagt av jernbaneforetaket i samsvar med vedlegg IV.».

8. Ny artikkel 14a skal lyde:

*«Artikkel 14a***Vedlikehold av kjøretøyer**

1. Før et kjøretøy tas i bruk eller blir benyttet på jernbanenettet, skal det være utpekt en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av det, og denne enheten skal være registrert i det nasjonale kjøretøyregisteret i samsvar med artikkel 33 i samtrafikkeveddirektivet.

2. Et jernbaneforetak, en infrastrukturforvaltning eller en innehaver kan være en enhet som er ansvarlig for vedlikehold.

3. Uten at det berører jernbaneforetakenes og infrastrukturforvaltningenes ansvar for sikker drift av tog som fastsatt i artikkel 4, skal enheten ved hjelp av et vedlikeholdssystem sikre at kjøretøyene som den er ansvarlig for vedlikehold av, har en sikker driftstilstand. For dette formålet skal enheten som er ansvarlig for vedlikehold, sikre at kjøretøyer blir vedlikeholdt i samsvar med:

a) vedlikeholdsplanen for hvert kjøretøy,

b) de gjeldende kravene, herunder vedlikeholdsregler og TSIbestemmelser.

Enheten som er ansvarlig for vedlikehold, skal utføre vedlikeholdet selv eller benytte vedlikeholdsverksteder den har inngått kontrakt med.

4. Når det gjelder godsvogner, skal hver enhet som er ansvarlig for vedlikehold, være sertifisert av et organ som er akkreditert eller godkjent i samsvar med nr. 5, eller av en nasjonal sikkerhetsmyndighet. Akkrediteringsprosessen skal bygge på kriterier om uavhengighet, kompetanse og upartiskhet, som for eksempel de relevante europeiske standardene i EN 45 000-serien. Godkjenningsprosessen skal også bygge på kriterier om uavhengighet, kompetanse og upartiskhet.

Dersom enheten som er ansvarlig for vedlikehold, er et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning, skal oppfyllelsen av de kravene som skal vedtas i samsvar med nr. 5, kontrolleres av den berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheten etter framgangsmåtene nevnt i artikkel 10 eller 11, og skal bekreftes på de sertifikatene som er angitt i disse framgangsmåtene.

5. På grunnlag av en anbefaling fra byrået, skal Kommisjonen innen 24. desember 2010 treffe tiltak for innføring av et system for sertifisering av enheten som er ansvarlig for vedlikehold av godsvogner. Sertifikater som er utstedt i samsvar med dette systemet, skal bekrefte at kravene nevnt i nr. 3, er oppfylt.

Tiltaket skal omfatte krav vedrørende:

- a) vedlikeholdssystemet som er innført av enheten,
- b) formatet til og gyldigheten av sertifikatet som utstedes til enheten,
- c) kriteriene for akkreditering eller godkjenning av det eller de organene som er ansvarlig for å utstede sertifikater og sikre de kontrollene som er nødvendige for at sertifiseringssystemet skal fungere,
- d) datoen for gjennomføring av sertifiseringssystemet, herunder en overgangsperiode på ett år for eksisterende enheter som er ansvarlig for vedlikehold.

Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a.

På grunnlag av en anbefaling fra byrået, skal Kommisjonen innen 24. desember 2018 gjennomgå dette tiltaket på nytt for å ta med alle kjøretøyer og om nødvendig å ajourføre sertifiseringssystemet for godsvogner.

6. Sertifikatene som utstedes i samsvar med nr. 5, skal gjelde i hele Fellesskapet.

7. Byrået skal evaluere sertifiseringsprosessen som blir gjennomført i samsvar med nr. 5, ved å legge fram en rapport for Kommisjonen senest tre år etter at det relevante tiltaket er trådt i kraft.

8. Medlemsstatene kan beslutte å anvende alternative tiltak for å oppfylle forpliktelsene om å identifisere og sertifisere enheten som er ansvarlig for vedlikehold, når det dreier seg om:

- a) kjøretøyer som er registrert i en tredjestat og vedlikeholdes i samsvar med lovgivningen i vedkommende stat,
- b) kjøretøyer som brukes på jernbanenett eller -linjer hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i Fellesskapet, og der oppfyllelsen av kravene nevnt i nr. 3, sikres ved internasjonale avtaler med tredjestater,
- c) kjøretøyer som er identifisert i artikkel 2 nr. 2, samt spesialtransport og transport av militært utstyr som krever en ad hoc-tillatelse fra en nasjonal sikkerhetsmyndighet som må foreligge før ibruktaking. I dette tilfellet skal det gis unntak for tidsrom på høyst fem år.

Slike alternative tiltak skal gjennomføres gjennom unntak som skal gis av vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet:

- a) ved registrering av kjøretøyer i samsvar med artikkel 33 i samtrafikkevnedirektivet, når det gjelder identifiseringen av enheten som er ansvarlig for vedlikehold,
- b) ved utstedelse av sikkerhets sertifikater og godkjenninger til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger i samsvar med artikkel 10 og 11 i dette direktiv, når det gjelder identifisering eller sertifisering av enheten som er ansvarlig for vedlikehold.

Slike unntak skal identifiseres og begrunnes i den årlige sikkerhetsrapporten nevnt i artikkel 18 i dette direktiv. Dersom det viser seg at det tas unødige sikkerhetsrisikoer på Fellesskapets jernbanesystem, skal byrået umiddelbart underrette Kommisjonen om dette. Kommisjonen skal ta kontakt med de berørte partene og, der dette er hensiktsmessig, anmode medlemsstaten om å trekke tilbake beslutningen om unntak.».

9. I artikkel 16 nr. 2 gjøres følgende endringer:

- a) Bokstav a) skal lyde:

«a) gi tillatelse til ibruktaking av de strukturelle delsystemene som utgjør jernbanesystemet i samsvar med artikkel 15 i samtrafikkevnedirektivet, og kontrollere at de drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende kravene.».

b) Bokstav b) oppheves.

c) Bokstav g) skal lyde:

«g) føre tilsyn med at kjøretøyer er behørig registrert i det nasjonale kjøretøyregisteret og at sikkerhetsopplysningene i dette registeret er korrekte og ajourførte.».

10. I artikkel 18 skal ny bokstav e) lyde:

«e) de unntakene som er besluttet i samsvar med artikkel 14a nr. 8)».

11. Artikkel 26 skal lyde:

«Artikkel 26

Tilpassing av vedleggene

Vedleggene skal tilpasses den vitenskapelige og tekniske utviklingen.

Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 27 nr. 2a)».

12. I artikkel 27 gjøres følgende endringer:

a) Ny artikkel 2a skal lyde:

«2a. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 14 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8)».

b) Nr. 4 oppheves.

13. I vedlegg II oppheves nr. 3.

Artikkel 2

Gjennomføring og innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 24. desember 2010 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og til å gjennomføre det, skal ikke gjelde for Republikken Kypros og Republikken Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres respektive territorier.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 16. desember 2008.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

B. LE MAIRE

Formann